

15^e Année N° 745

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

28 Décembre 1912

VIE AU GRAND AIR



GASTON LANE

Gaston Lane, du Racing Club, a été choisi comme capitaine de l'Equipe de France, pour le match France-Ecosse.

**PARFUM
ULTRA
PERSISTANT**

THISBÉD. PINAUD

PIERRE LAFITTE ET Cie

EN INDO-CHINE

(Mes Chasses, Mes Voyages)

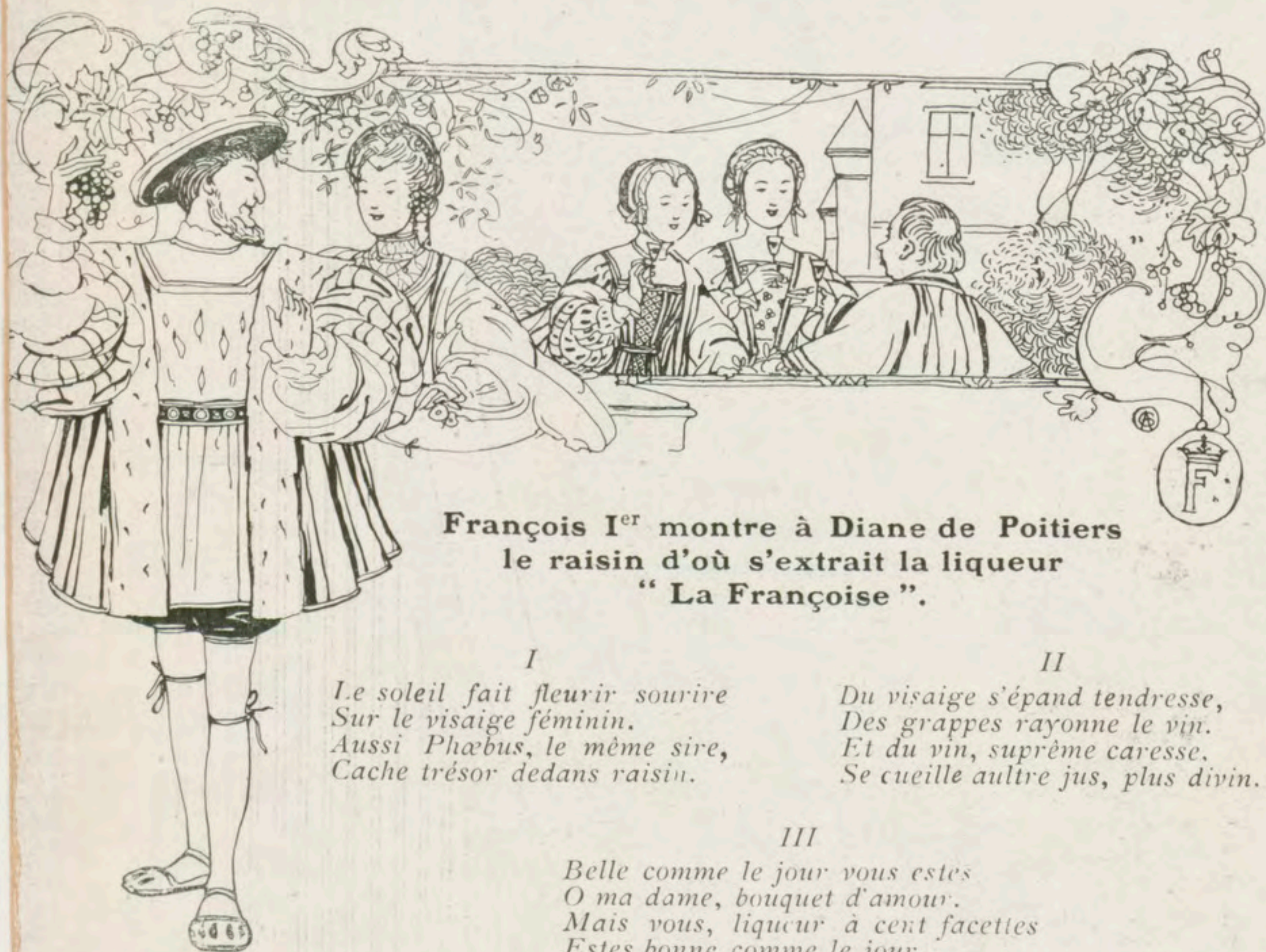
par S. A. R. Mgr le Duc de MONTPENSIER



140 illustrations photographiques hors texte

Broché .. . 15 francs
Relié.. . . 18 francs

EN VENTE CHEZ TOUS LES LIBRAIRES



François I^{er} montre à Diane de Poitiers
le raisin d'où s'extraît la liqueur
"La Française".

I
Le soleil fait fleurir sourire
Sur le visage féminin.
Aussi Phœbus, le même sire,
Cache trésor dedans raisin.

II
Du visage s'épand tendresse,
Des grappes rayonne le vin.
Et du vin, suprême caresse.
Se cueille autre jus, plus divin.

III
Belle comme le jour vous estes
O ma dame, bouquet d'amour.
Mais vous, liqueur à cent facettes
Estes bonne comme le jour.

« La Française », Grande Liqueur de Cognac, créée à la Cour de François I^{er}

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au Palais, à Paris, le 25 janvier 1913, 2 heures.
1^o DOMAINE DE NAMPCEL (Oise). Conten. : 564 h. 42 a. 23 c. env. Rev. brut : 37.787 fr. Mise à prix : 750.000 fr.
2^o FERME Malmaison A GONESSE (S.-et-O.) Conten. : 182 h. 42 a. 97 c. env. Rev. net : 21.000 fr. M. à p. : 300.000 francs ; 3^o MAISON à Paris, AVENUE VICTOR-HUGO n^o 94. Cont. 435 m. 75. Rev. br. : 26.675 fr. M. à p. : 250 000 francs ; 4^o FERME D'ORGÈRES (Eure-et-Loir) Cont. : 198 h. 28 a. 41 c. env. Rev. net : 7.150 fr. M. à p. : 100.000 fr. S'adres. à M^{es} DANET et BÉCCON-GIBOD, avoués ; LABOURET et GOUPIL, notaires.

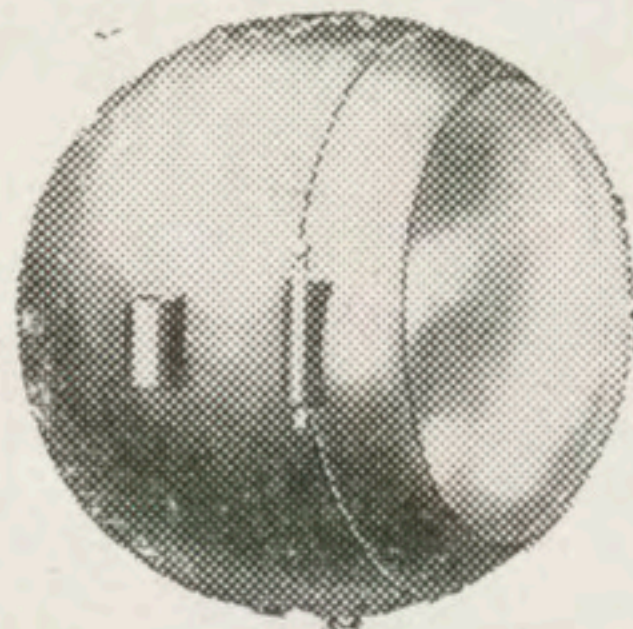
A vendre à l'amiable,
à 20 kilomètres d'Amiens (Commune de Candas (Ligne d'Amiens à Doullens, 2 heures de Paris).
GRAND BOIS Contenance : 60 hectares, bien aménagé.
CHASSE très giboyeuse à proximité de la Forêt de Lucheux.
S'adresser : 1^o à M^e MACQUERON, notaire à Abbeville (Somme) ; 2^o M Nourry, 8, av. de la République, Paris.

Vallée de la Creuse, entre Argenton et Le Blanc à affermer
meublée
près la gare et sur les bords de la Creuse.
dépendances parc, prairies et jardins potagers fort
enclos de dix hectares et
très giboyeuse de tous gibiers, CHASSE
sur 1.200 HECTARES environ de bois, étangs et terres.
S'adresser au propriétaire, M. G. de Labrosse, à C
meré, ou à M^e LOCHELONGUE, not. à Saint-Gault

LEVALLOIS-Perret. Maison, 25, rue Chaptal 23
Rev. br. : 6.230 fr. M. à p. : 70.000
Adj. Ch. n. Paris, 28 janv. S'ad. aux not. M^{es} BRAU
Neuilly, et PLOIX 25, boul. Beaumarchais, Pa

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, r. Hautefeuille, Paris (VI)
Paris, Province, Etrang
Appareil de suspension
évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67
(Jour et nuit)



LE SPHÉRIC

Seul projecteur éclairant à 400 mètres

S'adapte à TOUS GÉNÉRATEURS

Le SPHÉRIC est le phare

le plus élégant

le plus simple

le plus robuste

le plus puissant

comme éclairage

400 mètres en profondeur

100 mètres en largeur ::

STAND 39, au PETIT SALON (Jardin de Paris)

VENTE APRÈS ESSAIS

Téléph. 597-06 41, rue St-Ferdinand, Paris Téléph. 597-06

LE
PNEU

DUNLOP

Le
Premier

La Vie au Grand Air

N° 745 28 Décembre 1912

ABONNEMENTS :

France.. .. 24 francs.
Étranger.. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & C^{ie}, ÉDITEURS

90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68

Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C^{ie}.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

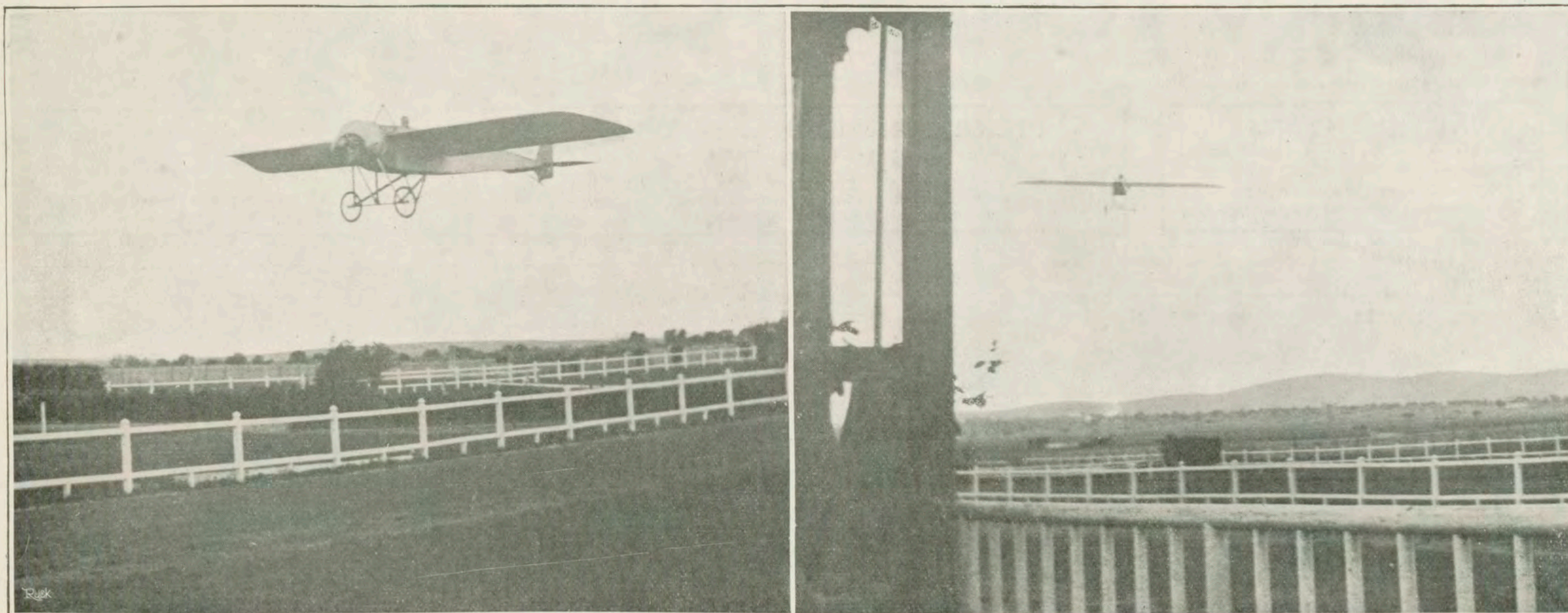
Liste des primes envoyée franco sur demande.



UN NOUVEAU RAID FANTASTIQUE DE GARROS. — LE DEPART DE TUNIS

Garros, le roi incontesté de l'air, sans autre mobile que celui d'un beau voyage à accomplir, vient d'ajouter à sa couronne de lauriers, déjà si pesante, un nouveau titre de gloire vraiment prodigieux. Après avoir battu le record du monde de la hauteur à Tunis, par 5.601 mètres, il quitta cette ville pour se rendre à Rome. En trois journées de vol, il réussit ce raid inouï, couvrant 1.200 kilomètres au total, dont 600 au-dessus de la mer, établissant le record de partie du monde à partie du monde et battant le record du vol maritime (Monoplan Morane-Saulnier, hélice intégrale Chauvière).

GARROS VOLE DE TUNIS A ROME

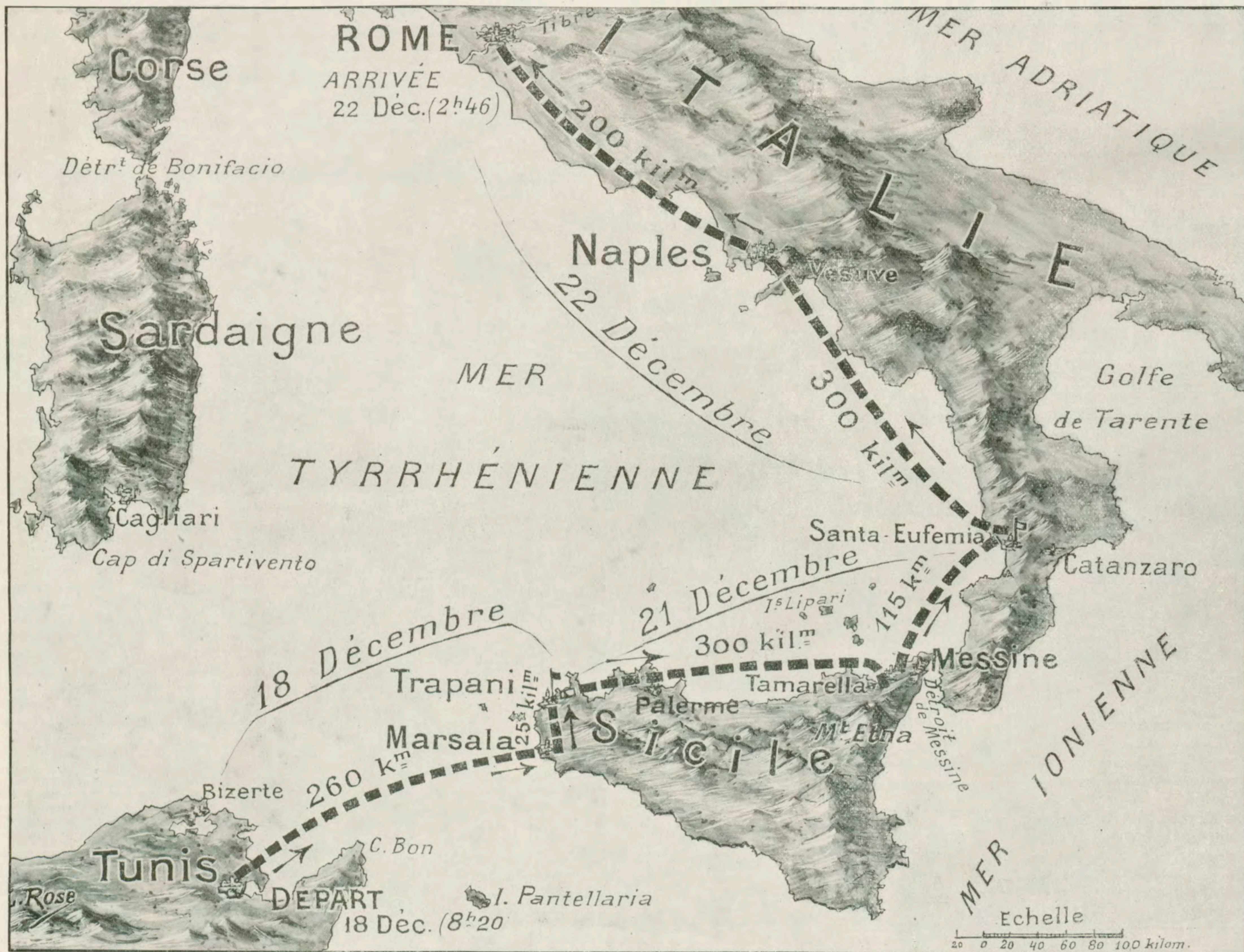


LE DÉPART DE TUNIS

Depuis longtemps, Garros avait projeté, dès qu'il aurait quelques loisirs, de tenter le voyage de Tunis à Rome, malgré les difficultés qu'il présentait.

POUR LE RECORD DU VOL MARITIME

Ayant battu le record du monde de l'altitude, Roland Garros jugea qu'il était temps, de mettre son désir à exécution et y réussit au-delà de tout espoir.



LE PARCOURS EFFECTUÉ PAR GARROS

Nous publions la carte du merveilleux voyage de Garros: mieux que tout commentaire, elle prouve une fois de plus la valeur, l'énergie et le courage du plus remarquable des champions de l'air, Garros. Le 18 Décembre, il va de Tunis à Trapani, soit 285 kil. au dessus de la mer (record). Le 21, il vole de Trapani à Santa Eufemia, 415 kil., et le lendemain de Santa Eufemia à Naples, puis à Rome, soit 500 kil., à 133 kil à l'heure. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice intégrale Chauvière).

A NOS LECTEURS

C'est dans notre prochain numéro du 4 janvier que nous commencerons le récit de la vie de Paul Bourrillon, le plus prodigieux sprinter français que nous ayons possédé, et qui quitta la piste, alors qu'il était encore en pleine gloire, pour glaner de nouveaux lauriers comme ténor.

DE LA PISTE A LA SCÈNE
par PAUL BOURRILLON

retracera cette existence fertile en anecdotes amusantes et pittoresques qui intéresseront profondément nos lecteurs en leur faisant revivre ainsi l'âge d'or de l'histoire cycliste.

Les mémoires du célèbre champion seront suivis par une nouvelle série de souvenirs :

DANS LE ROYAUME DES AIRS
par ALFRED LEBLANC

dans lesquels le fameux aviateur et aéronaute, le héros du Circuit de l'Est et de tant de Coupes Gordon-Bennett fera dérouler devant leurs yeux les étapes d'une vie toute d'énergie, de travail et de sport.

Nous continuerons également les études techniques documentées sur les divers sports que nous avons commencées avec *France et Allemagne*, de Marc Gouvioux; le *Coup d'Aviron*, d'Alexandre Lein; les *Mensonges du Golf*, de P. Vaile.

C'est ainsi que nous commençons dans ce numéro le premier article d'une série consacrée au football rugby. Il est dû au célèbre Gallois,

PERCY BUSH,

Capitaine de l'équipe de Nantes.

Il sera suivi par plusieurs autres, signés des joueurs les plus fameux du Royaume-Uni.

Enfin, prochainement, nous serons à même d'annoncer une autre "série" technique, qui, nous en sommes convaincus, fera le plus vif plaisir à nos lecteurs.

La Vie au Grand Air.

NOS ABONNEMENTS COMBINÉS

PARMI les nombreux avantages dont nous sommes heureux de faire bénéficier nos abonnés, avantages dont ils trouveront la liste complète dans la nouvelle édition de notre *Carnet Multiprimes*, nous rappelons celui qui donne droit à tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* de profiter d'une réduction de deux francs sur l'abonnement à chacune de nos publications : *Femina*, *Je sais tout*, *Musica* et *Fermes et Châteaux*.

Toutefois, ces faveurs ne pourront être accordées qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

FATUM!

Bien que Guitry ait essayé de lancer le mot Kismet, pour nommer la destinée, qu'on me permette, en un sujet particulièrement douloureux, de reprendre le vieux et tragique mot latin : Fatum! qui peint si bien la fatalité aveugle et cruelle, le destin, dieu jaloux de la félicité des hommes.

Il y a quelque vingt ans, le baron de Zuylen était à Paris, et on l'eut fort étonné ce brillant cavalier, en lui disant qu'il deviendrait un jour président d'un club automobile destiné à créer dans le monde l'une des plus puissantes et des plus riches industries modernes. Il avait un fils de cinq ans.

Les années passent. Le baron de Zuylen, grand ami des chevaux, s'intéresse naturellement à ces voitures sans chevaux qui vont peut-être soulager ces vieux serviteurs de l'homme. Il devient le « président » non seulement de l'A. C. F., mais de l'association de tous les clubs du monde, son nom signifie automobile, et dans l'avenue du Bois, sillonnée de rapides et élégantes voitures, on le voit passer souvent, le matin, donnant le bras à son fils, un homme aujourd'hui, et lui expliquant peut-être ce que fut cette avenue jadis, avant la métamorphose.

Puis, un jour, arrive la foudroyante nouvelle. Le fils adoré vient de se tuer, en Belgique, sur l'un des monstres inconscients déchaînés par la volonté des hommes.

Fatum! Cruauté ironique du sort, de leur enchaînement et de leur illogisme à logique apparence. Et la catastrophe faillit être plus épouvantable encore,

LA VIE AU GRAND AIR

ou n'être point. Le second fils du baron était avec son frère dans la même voiture, et il n'en descendit que quelques minutes avant l'accident. Se serait-il tué, lui aussi, en restant, ou eut-il, au contraire, sauvé son frère d'une mort que nul n'eût soupçonnée si proche? La chute se produisit en croisant une charrette sur mauvais terrain. Et, mathématiquement, l'auto, sans cet arrêt fortuit, n'eût pas croisé ce même véhicule, au même point.

Qui le saura? Qui dira le sens de cette irresponsabilité effroyable des choses?

Fatum!

AVIATION

A 5.600 mètres dans les nues

Impressions du recordman du monde, Roland Garros.

Je suis arrivé à Tunis par un temps maussade et froid, après une traversée très pénible. Je venais chercher du soleil, sans grand espoir, car il m'en fallait beaucoup. Les jours qui suivirent furent tristes et noirs. Mon vieux record semblait me bouter de plus en plus. Cependant, les préparatifs s'achevaient : tout allait être prêt, le premier essai était fixé au jeudi 5 décembre. Le mercredi soir, il pleuvait encore! Mais ce n'était qu'une taquinerie du ciel : le jour suivant fut radieux et je pus faire hommage à Tunis d'un premier survol.

J'étais encore loin d'être rassuré sur l'heureuse issue de ma tentative. Parti de Marseille à l'impro-



ROLAND GARROS.

visite, précipitamment, j'étais mal outillé : mon appareil n'avait plus le réglage parfait du début ; le moteur commençait à s'essouffler un peu par l'usage et surtout, j'étais très mal approvisionné de l'indispensable oxygène : il ne m'en restait que deux tubes comprimés à moitié épuisés. D'autre part, il faisait encore froid, malgré le beau temps ; mais la veine était avec moi et il était écrit que je devais réussir.

Ma première tentative m'amena à 4.180 mètres ; cette altitude n'a encore été dépassée que par l'Autrichien Blashke, 4.280 et Legagneux, 5.450 ; elle restait néanmoins inférieure de très loin au record et elle avait suffi pour me faire éprouver 16° de froid à 120 à l'heure. C'était décourageant ! Pourtant, le soleil persistant m'inspira la résolution d'un nouvel essai ; cette fois, je dépassai les 5.000 avec une facilité qui m'étonna, mais j'avais commis la faute de trop ménager ma demi-bouteille d'oxygène et je me sentis tout à coup menacé de si près par l'évanouissement, que je regagnai le sol avec émotion et rapidité, après avoir seulement effleuré le record.

Mais mon diagramme était édifiant par l'énergie de sa courbe. Je calculai, en l'examinant, que si j'avais pu tenir huit minutes de plus en l'air, j'aurais battu le record. A partir de ce moment, j'eus la sensation d'avoir reconquis mon titre. Il ne me restait plus cependant qu'une demi-bouteille de vieil oxygène. Je parcourus Tunis dans tous les sens pour tâcher de me ravitailler. De l'oxygène ? Il y en avait partout des milliers de litres : mais personne ne pouvait m'en fournir de comprimé à 130 atmosphères comme il le fallait, pour que j'en pusse emporter suffisamment sous un faible volume. Or, il fallait plusieurs jours pour en faire venir de Marseille et le soleil semblait me dire : « Dépêche-toi ou je m'en vais luire ailleurs ! » Je résolus donc de me contenter de mes maigres ressources. Tout bien réfléchi, j'étais convaincu de mon succès. J'avais réglé d'avance mon programme de consommation pour concilier les nécessités de l'économie avec celles de ma respiration.

Je partis plus que confiant — certain — et tout se passa, minute à minute, selon mes prévisions. La montée fut un peu moins rapide qu'à mon deuxième essai, probablement à cause de conditions atmosphériques un peu moins favorables. Mais le record fut battu de justesse et c'était beau pour la saison. J'ai coupé l'allumage à la dernière gorgée d'oxy-

gène. J'étais, à ce moment, en pleine mer, à un peu plus de 5.600 mètres, entre Carthage et Bizerte.

Un thermomètre, attaché à l'intérieur du fuselage et qui bénéficiait peut-être d'un peu de la chaleur du moteur, marquait encore — 12°. Je redescendis, cette fois, sans avoir été incommodé et avec la nette impression que j'aurais pu atteindre les 6.000 mètres avec un peu plus d'oxygène.

Ce sera pour une autre fois.

ROLAND GARROS.

Poignée de nouvelles.

— L'Anglais Georges Samuel Cox est certainement le doyen des aviateurs. Bien que, dans sa 81^e année, il ait fait son apprentissage de pilote à l'aérodrome d'Hendon.

— Un aviateur allemand, le sous-officier Ziopa, parti de Mulhouse, a atterri, l'autre jeudi, en France. Son appareil, un biplan, fut saisi par le maire.

— Le docteur Constantin, un aviateur français qui avait pris du service en Bulgarie et qui avait été blessé par une balle turque, alors qu'il volait bas pour prendre des photographies des lignes ottomanes, à Tchataldja, vient de succomber à Sofia.

AUTOMOBILE

La question de l'essence

Pour un nouveau carburant.

C'EST la question du jour, non seulement en France, mais encore dans toute l'Europe, et son écho vient de retentir avec force dans la dernière conférence internationale des Automobiles Clubs, à Paris. On sait que, sur la proposition du marquis de Ferrera Vintimiglia, président de l'Automobile Club d'Italie, des clubs ont pris l'initiative de fonder un prix destiné à récompenser l'inventeur d'un carburant qui puisse remplacer avantageusement l'essence. Le prix serait de 500.000 francs. Toutefois, des organisateurs y ont ajouté une prudente restriction. C'est que les gouvernements s'engageraient, soit à dégrever le nouveau produit de toute taxe, soit à fixer par avance une taxe maxima qui ne pourra jamais être dépassée.

Nous venons, en effet, d'éprouver la nécessité de restrictions semblables. On se souvient que l'on avait, sinon découvert, du moins découvert l'utilisation pratique comme carburant d'un nouveau produit, le benzol, moins cher à Paris que l'essence, car il ne payait pas de droits d'octroi.

Immédiatement, la Ville de Paris qui, comme toutes les villes et comme tous les états, a besoin d'argent, se dépêcha de grever le nouveau produit d'un nouvel impôt qui l'amena, sinon au prix de l'essence elle-même, au moins si près, que la différence ne vaut guère la peine d'en parler.

Résultat : les automobiles de service public, pour lesquelles un centime est un centime, continuent à se servir de benzol, mais son emploi est à peu près nul dans les automobiles des particuliers qui continuent à payer l'essence sur le prix de 0 fr. 70 le litre, en attendant la hausse prochaine qu'on nous promet.

Notez que cette élévation de tarifs a été justifiée, car tout peut se justifier, hélas ! J'ai eu un jour, à ce sujet, une longue conversation avec M. André Lefèvre, aujourd'hui député, qui avait, comme conseiller municipal de Paris, proposé la mesure fiscale. « La Ville de Paris, nous dit-il, et il faut l'avouer, non sans quelque apparence de justesse, la Ville de Paris eût perdu de ce chef une forte recette, celle qui eût correspondu à l'impôt frappant le nombre de litres d'essence dont le benzol consommé eût évité l'entrée, et d'autre part, le consommateur n'en eût point profité. Le benzol est, en effet, un produit à production réduite et par conséquent peu stable. Ceux qui en possèdent la production ne sont pas, croyez-le, des philanthropes et ils auraient peu à peu élevé les cours en augmentant leur bénéfice. La Ville de Paris s'est donc contentée de prélever par avance le surcroît de bénéfices ci-dessus. »

C'est trop humain pour n'être pas vrai.

Le malheur est que ce raisonnement est applicable à tout produit. Raisonnons par l'absurde. Supposons qu'on trouve demain un produit qui carbure à la perfection, et qui coûte 0 fr. 25 le litre. Il n'y a pas de raison pour que la Ville ne le frappe pas d'un impôt de 0 fr. 40 par litre, de façon à le ramener à un prix inférieur de 5 centimes à l'essence, de peur que les vendeurs de ce produit ne gagnent trop.

C'est pour éviter ce malentendu futur que les donateurs du prix du carburant ont prévu l'avenir. On ne saurait leur en vouloir. Il est, d'ailleurs, vraisemblable que le prix ne sera décerné qu'à l'inventeur ou transformateur, heureux d'un produit, qui puisse se renouveler chaque année de façon naturelle, afin de ne pouvoir jamais construire un stock limité qu'on trustee et auquel on peut imposer des cours fictifs.

Que sera ce nouveau produit ? Il ne semble pas que le benzol puisse prétendre à la victoire. Le benzol est, en effet, on le sait, un produit de la distillation des goudrons de houille, et sa production est donc limitée. De même que dans l'industrie de l'essence, il faut produire, par litre d'essence, un certain nombre de litres de pétrole, des huiles lourdes, déchets de distillation, de même, en produisant du benzol, on produit du coke, du gaz d'éclairage, des sulfates d'ammoniaque.

Dans une étude très détaillée que publie *The motor*, le grand hebdomadaire spécial anglais, voici comme est posée la question :

La production annuelle anglaise de la houille disponible est d'environ 60 millions de tonnes. En la traitant on peut obtenir les valeurs suivantes :

Coke.	900 millions de francs.
Gaz.	60 — —
Sulfate d'ammoniaque.	250 — —
Goudron distillé (d'où l'on tire le benzol)	750 millions de francs.

Notre confrère conclut :

Here, indeed, is a big commercial enterprise.

Eh oui, c'est une entreprise commerciale formidable ! Mais l'Angleterre, et avec elle l'Allemagne, ont la chance de produire assez de houille pour leur benzol. De plus, ce produit est là-bas d'un prix de revient assez bas pour permettre à l'Etat de le frapper d'une taxe, que les chauffeurs anglais proposent d'affecter à l'entretien des routes. Il serait question en effet d'une taxe de *Three pence* (0 fr. 30) par gallon (4 litres 500). Avec une consommation annuelle de 6 millions de gallons, 27 millions de litres, le produit de la taxe donnerait près de 2 millions de francs.

En France, nous n'avons ni la quantité de houille nécessaire, ni surtout l'emploi du coke et du gaz supplémentaires ainsi produits, pour l'alimentation de 80.000 autos et 80.000 motos. Il semble donc qu'il faille chercher ailleurs chez nous. La chambre syndicale des industriels anglais de l'automobile a, d'ailleurs, nettement saisi le point de vue national. *Home full*, c'est la devise de là-bas, et elle vient d'offrir un prix de 2.000 guinées (53.000 francs), pour son inventeur.

Ici, devons-nous nous tourner du côté du vieil alcool national, qui eut son heure de succès ou du côté de produits nouveaux comme l'acétylène, dont on parle beaucoup, et qui, s'il est connu depuis longtemps comme générateur de lumière, n'en est pas encore à ses débuts comme carburant ? La solution par l'alcool aurait l'avantage d'intéresser la culture française et, au moment de la discussion de la taxe future, ce serait un appoint merveilleux.

En attendant, il faut agir, car déjà de nombreuses applications de moteurs à explosion sont devenues économiquement impossibles.

Le fiacre populaire, l'autobus sont menacés. Il a fallu prévoir une détaxe spéciale, jusqu'à un certain chiffre de recettes, du benzol des autobus parisiens.

Quant à parler de motoculture avec un produit qui vaut, en province, 0 fr. 50 le litre, plus cher que le vin, c'est, de plus en plus, une utopie économique. Et pourtant, c'est l'avenir.

GEORGES PRADE.

P. S. — Nous reprendrons, dans un prochain numéro, les chiffres, — très curieux, pour le moins — donnés par M. Burney, sur l'aéronautique allemande.

Poignée de nouvelles.

— Après l'Automobile-Club du Rhône, la Fédération des Automobile-Clubs s'élève de la hausse de l'essence. Un prix de 500.000 francs sera offert pour la découverte d'un nouveau carburant.

— A Brooklands, le motocycliste S.-L. Bailey vient de battre, avec une machine de 2 chx 3/4, les records du mille et du kilomètre, départ lancé.

— En mai 1913, se courra sur l'autodrome d'Indianapolis une grande course d'automobiles dotée de 250.000 francs de prix. La distance à parcourir sera de 800 kilomètres.

ESCRIME

Le match de Londres

Les épéistes anglais ont fait des progrès.

ENFIN ! le moment est donc venu où nous n'allons plus avoir à nous reposer sur nos lauriers !... Nous allons connaître d'autres sérieux adversaires que nos éternels rivaux et amis les Belges, et nous allons sortir enfin de ces perpétuels matches, trop pareils et trop monotones, dont les charmants compatriotes d'Albert Feyerick et nous, faisons tous les frais !... Il est prouvé maintenant..., et à nos dépens, que les épéistes anglais sont des escrimeurs redoutables, supérieurement entraînés, avec qui nous devons dorénavant compter ! Cette émulation inattendue ne

pourra que profiter au développement de l'escrime en France... Tant mieux !... Nous nous endormions !... Il va falloir nous secouer un peu et nous tenir sur notre garde ! Voilà donc du sport en perspective !... Bernard Gravier avait emmené une excellente équipe parisienne matcher, à Londres, le Sword-Club... Nous escomptions une facile victoire... Nous avons été battus, très difficilement il est vrai, et de deux touches seulement, après avoir magnifiquement remonté, à force d'énergie, douze touches de retard dans la seconde partie de cette rencontre, qui fut palpitante de bout en bout... nous avons, peut-être, pour nous l'excuse d'une épouvantable traversée, qui nous fit coucher... (dans quel piteux état, grands dieux ! !) à trois heures et demie du matin le jour de l'assaut... et nous fit tous tirer bien au-dessous de notre force... Mais il serait injuste de ne pas reconnaître les surprenants progrès accomplis en un an par les épéistes anglais... Les six équipiers du Sword-Club : Montgomery, Seligmann, Holt, Doyné, Fildes, Davies, firent chacun des choses excellentes, avec un brio, une fougue et un désir de vaincre admirables !... Doyné, dont le style est de toute beauté, fut la révélation de ce Tournoi... Enfin, les membres du jury, tous Anglais, s'ingénierent à nous départager, avec une sportivité, une compétence, une loyauté et une impartialité dont nous garderons longtemps le souvenir !

Tout le succès de cette belle victoire, dont le retentissement développera certainement encore le sport de l'épée chez nos sportifs voisins, revient à un maître Français ; le grand maître Miniague, qui dirige avec son incontestable autorité l'enseignement de l'escrime au Sword-Club. C'est lui qui a formé, à son école, tous ces véritables champions...

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles

— Le baron René de Eynde s'est classé premier au concours de pourcentage de la Société d'Escrime à l'Epée.

— On dit que l'A. C. F. serait à la recherche d'un grand maître d'épée... Avis aux amateurs... pardon ! aux professeurs !...

— Lucien Gaudin annonce son intention de se mettre sérieusement au plastron avec son nouveau maître, Mérignac, et de ne pas tirer en public avant six mois... Serment d'ivrogne ! espérons-le !

AVIATION

L'aéroplane

Le centrage.

MALGRÉ toute la faveur dont jouit l'aviation, bien peu, parmi ses admirateurs les plus fervents, sont à même d'établir une distinction entre les divers types d'aéroplanes actuellement en usage. Le plus grand nombre se contente de cette classification un tantinet enfantine en biplans et monoplans, alors que, par exemple, il y a moins de différence entre un biplan Farman et un monoplan Deperdussin qu'entre le même monoplan Deperdussin et le monoplan Moreau.

C'est que bien plus que la disposition de la voilure, les conditions d'équilibrage et de centrage doivent être considérées dès qu'il s'agit d'une classification rationnelle. Mais alors on est amené à employer des expressions qui ne donnent pas au profane, une idée bien nette de la chose définie.

Nous avons donc pensé, en commençant cette série d'articles sur l'anatomie de l'aéroplane, à rendre tangibles, par quelques mots d'explication appuyés de croquis schématiques, les définitions les plus usitées. Nos lecteurs seront ainsi à même de comprendre facilement les points essentiels qui caractérisent chaque type et le différencient nettement

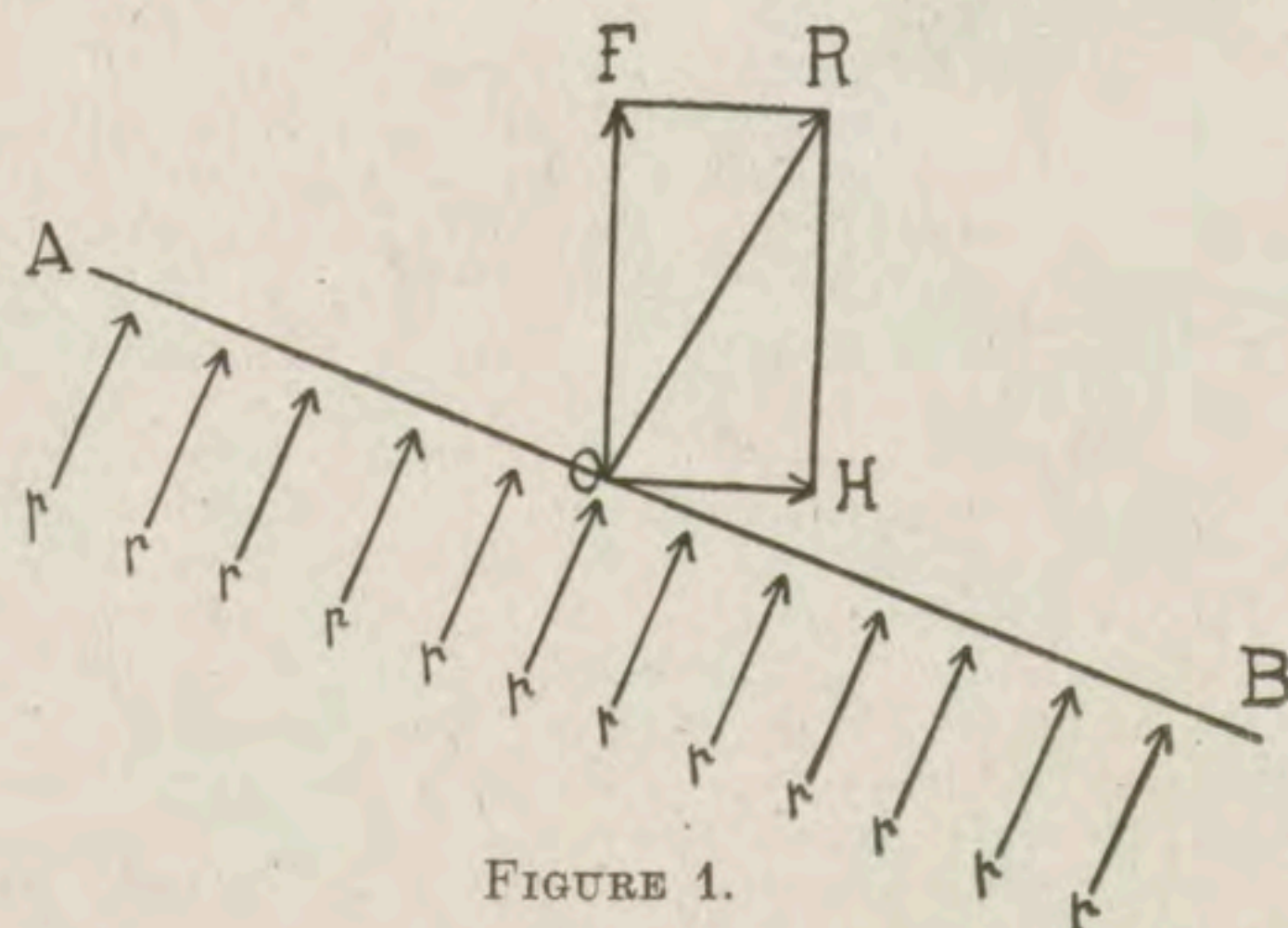


FIGURE 1.

d'autres appareils, semblables à première vue, mais dont la conception peut être tout à fait opposée.

Il est bien entendu que nous nous bornerons aux notions rudimentaires, celles-ci répondant largement au but proposé.

Nous commencerons par la notion primordiale ; celle du centrage.

Une surface placée obliquement dans un courant d'air subit en tous ses points une certaine pression. On peut admettre que toutes ces pressions élémentaires *ppp* sont réunies en un seul point O pour former une résultante R, perpendiculaire à la surface. Nous pouvons alors décomposer cette résultante en 2 forces, l'une verticale F, appelée composante de sustentation, et l'autre horizontale H appelée trainée.

Ceci posé, nous considérerons l'aéroplane en équilibre sous l'action de 4 forces :

1° La pesanteur, représentée par son propre poids P que l'on peut considérer comme concentré en un point G appelé centre de gravité.

2° La composante de sustentation F, qui doit au moins équilibrer P.

3° La résistance frontale, composée de la composante horizontale H et des multiples obstacles opposés à l'écoulement de l'air par la surface nuisible S' des organes extérieurs, que l'on a ainsi intérêt à réduire au minimum et à profiler autant que possible, c'est-à-dire à allonger d'avant en arrière.

4° La traction T de l'hélice.

Mais le point d'application de ces différentes forces peut varier et c'est la position relative de ces points qui détermine le centrage.

En pratique, deux modes bien distincts de centrage ont été réalisés : le centrage à centres con-

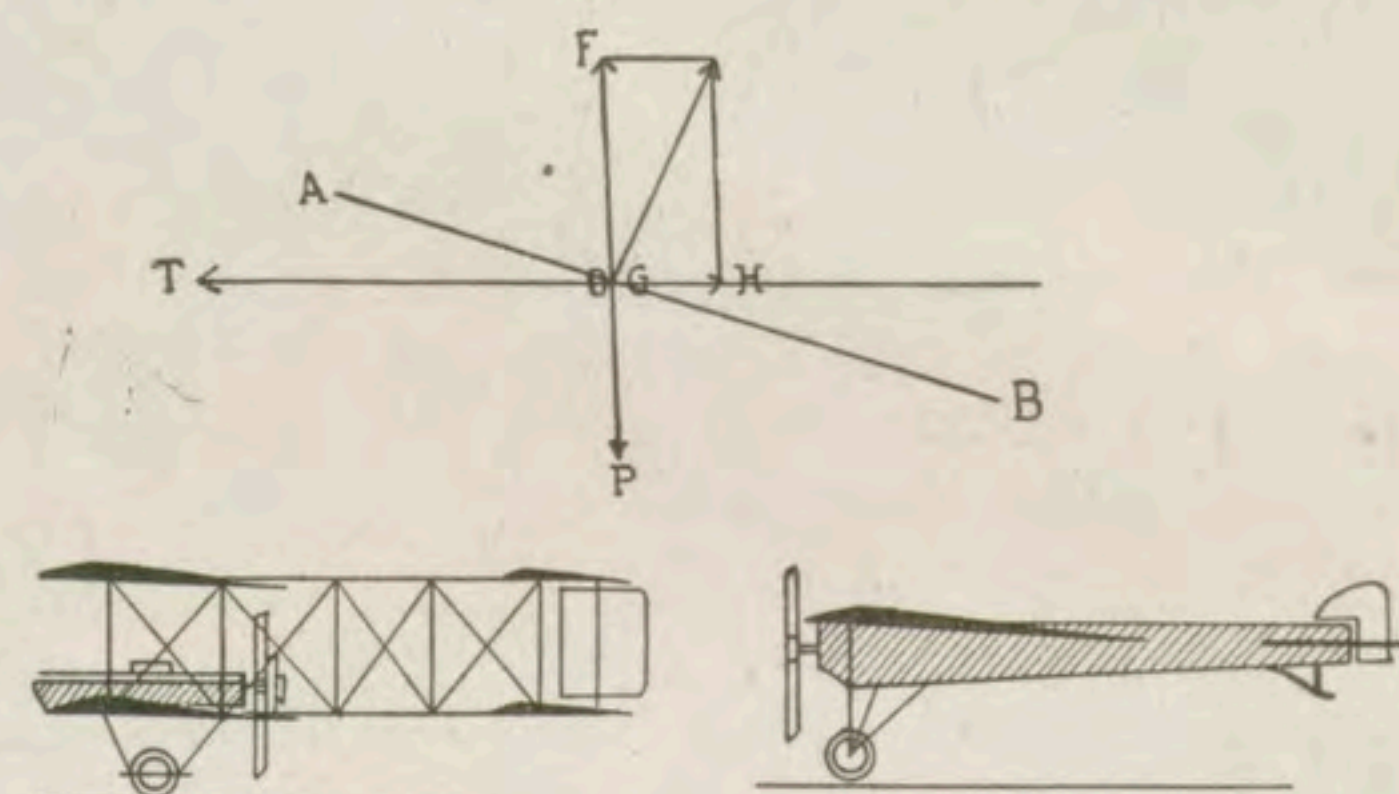


FIGURE 2.

fondus — sur une pointe d'aiguille, suivant l'expression consacrée — et le centrage à centre de gravité suspendu sous les ailes.

La figure 2 représente le mode de centrage à centres O et G confondus. On y voit que traction de l'hélice (ou poussée), sustentation, résistance frontale et pesanteur y sont considérées comme appliquées en un même point O.

Dans la pratique, ceci n'est pas tout à fait exact, et le centre de gravité est presque généralement descendu d'une petite quantité, considérée comme négligeable.

Les monoplans Blériot, Borel, Caudron, Deperdussin, Farman, Hanriot, Morane-Saulnier, Nieuport, Rep, Sommer, etc., appartiennent à cette catégorie, au même titre que les biplans Astra, Bréguet, Caudron, Farman, Sommer, Zodiac, etc.

Il est toutefois à noter que la diminution du plan inférieur, dans les biplans, tend à augmenter l'écart entre le centre de gravité et le centre de sustentation O. On sera donc amené à prévoir une division supplémentaire pour les aéro à centre de gravité légèrement suspendu. Ce qui me paraît être la meilleure solution, entre parenthèses, pour de multiples raisons que l'exemple de l'oiseau renforce éloquentement.

La figure 3 donne les caractéristiques des appa-

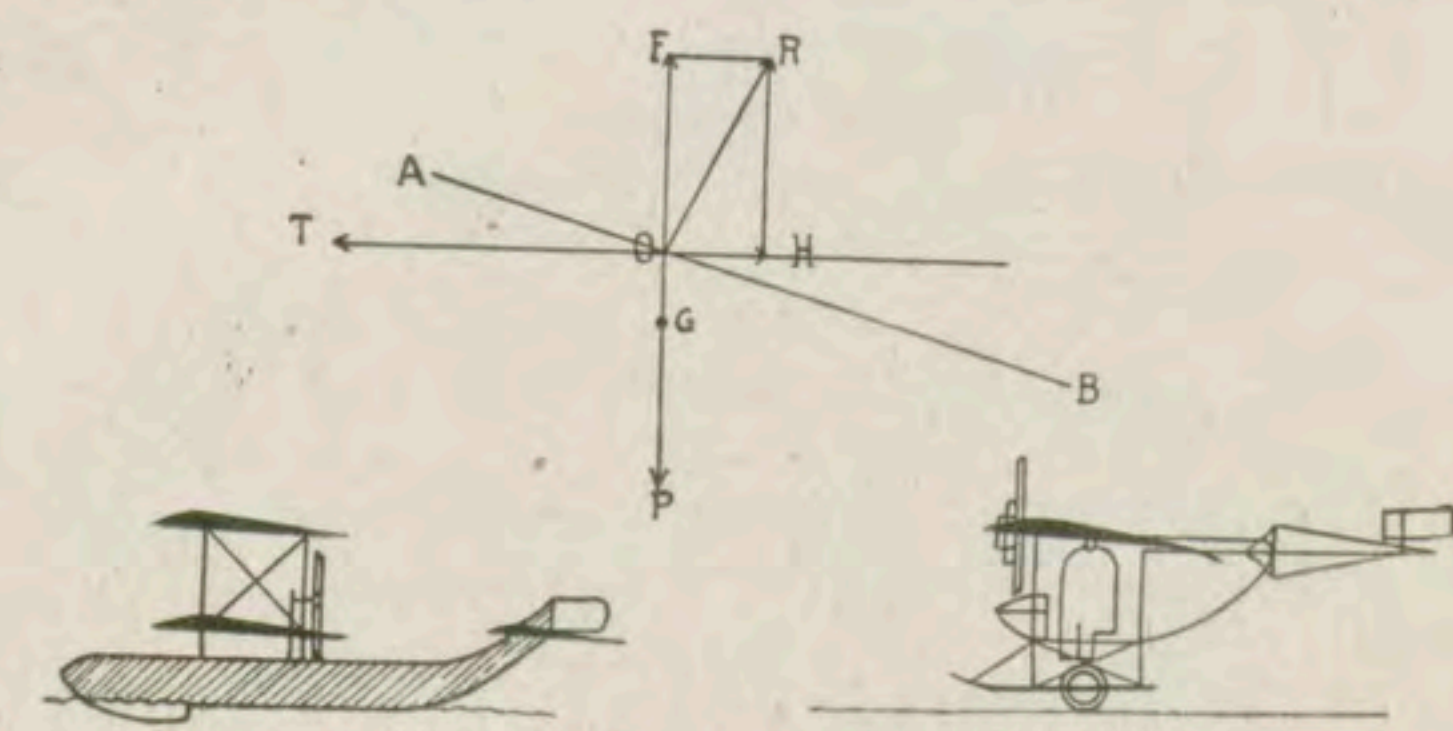


FIGURE 3.

reils à centre de gravité G nettement suspendu sous le centre de sustentation O. La différence est facile à saisir.

A cette catégorie appartiennent les hydroplanes à fuselage-coque, puis la plupart des « canards » et certains monoplans tels que les Moreau, Train, Vinet, etc.

Aura-t-on bien compris ? Ce serait faire injure aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* d'en douter. Nous nous occuperons donc, la prochaine fois, de l'équilibrage.

HENRI MIRGUET.

LES POSSIBLES BATTENT LES PROBABLES



L'ÉQUIPE DES PROBABLES (1)

De gauche à droite, assis : Larribau, Laguarrigue, Lane ; à genoux : Dufau ; debout : Leuvielle, Mounic, Pascarel, Tavernier, J. Dedet, Lerou, Burgun, Communeau, André, Favre.



L'ÉQUIPE DES POSSIBLES (1)

De gauche à droite, à genoux : Hedembaight, Tachioires, Chateau, Guichemerre ; debout : Thil, J. Forgues, Jaurréguy, Sentilles, Sebedio, F. Forgues, Fouillassart, Poeydebasque, Monniot, Beaulieu, Schuller.



UNE MÊLÉE POUR LES POSSIBLES
Les avants des Probables furent, en général, supérieurs à leurs adversaires, surtout dans les mêlées, où ils se firent remarquer.



A LA TOUCHE

Les touches furent, en général, favorables aux Probables : Pascarel, Tavernier et Communeau se firent remarquer parmi les meilleurs.



LES PROBABLES ESSAYENT DE TRANSFORMER

Les Noirs eurent l'honneur de marquer les premiers, mais, coup sur coup, les Probables réussirent trois essais, sans parvenir, cependant, à faire passer le ballon au-dessus de la barre, ce que leurs adversaires avaient réussi au début.



ENCORE UNE TOUCHE

Les touches furent nombreuses et presque toujours à l'avantage des Blancs. Malheureusement, ceux-ci furent nettement inférieurs dans les lignes arrières, les demis principalement. En médaillon, une touche.

(1) Nous avons mis en italique les noms de ceux des joueurs de ces deux équipes qui ont été choisis pour faire partie de l'équipe de France.

COUP D'OEIL EN FRANCE

Tous les mois, nous publierons à cette place les articles se rapportant au Sport ou à ses à-côté, empruntés aux meilleurs journaux français.

Dirigeables français et allemands

On a construit des hangars à dirigeables pour 5 millions. Maubeuge possède un hangar double, c'est-à-dire pouvant contenir deux dirigeables de 15.000 mètres cubes; des hangars semblables existent à Verdun, Toul, Epinal et Belfort. Ces quatre dernières places possèdent, en outre, chacune un hangar simple; il y a ainsi de quoi loger 14 gros dirigeables, dans les hangars de la frontière. On a, d'ailleurs, prévu la possibilité d'allonger ces hangars de manière à leur permettre de recevoir de plus gros aéronefs.

En seconde ligne, il existe un hangar au camp de Châlons et un à Reims; dans cette dernière place, un grand hangar est en construction. Il faut y ajouter le hangar civil double de la Motte-Breuil et les deux d'Issy-les-Moulineaux; à Saint-Cyr, il y en a deux simples, et un à Moisson. Il en existe encore un à Meaux, mais il ne convient que pour des dirigeables de petit volume. L'armée possède, en outre, deux hangars démontables, dont un susceptible de loger les dirigeables de grande dimension.

On voit que, de ce côté, il y a eu un sérieux effort de fait! Il n'est pas suffisant; il faudra certainement augmenter le nombre des hangars, les faire plus grands. Je serais d'avis qu'il faudrait même adopter franchement le système des hangars tournants. On sait, en effet, que, par vent de travers, la sortie et la rentrée des dirigeables dans leur hangar est une opération difficile et parfois dangereuse. Les difficultés seraient singulièrement diminuées le jour où on posséderait des hangars susceptibles de s'orienter, de manière à avoir toujours le vent arrière. Il en existe déjà en Allemagne; nous ne devons pas hésiter à en construire, malgré leur prix élevé.

Dans les polémiques qui ont eu lieu depuis un an ou deux à propos des dirigeables, on a souvent reproché au ministère de la Guerre d'être tributaire de l'Allemagne, en ce qui concerne les étoffes à ballons et les produits chimiques. C'était là une situation fâcheuse. Notre service aéronautique a cherché à en sortir et il y est parvenu. Actuellement, les étoffes de nos dirigeables sont de fabrication française; il en est de même des réactifs destinés à la fabrication de l'hydrogène. Les approvisionnements complets de ces réactifs sont en bonne voie de constitution.

D'autre part, il y a actuellement en commande quatre dirigeables de 17.000 mètres cubes, auxquels on a imposé une vitesse minima de 70 kilomètres à l'heure, une durée de voyage sans escale de 30 heures, dont les deux tiers passés à une hauteur supérieure à 3.000 mètres.

Au point de vue des dirigeables, notre situation est regrettable. Nous faisons actuellement des efforts sérieux pour en sortir, mais il ne faut pas se dissimuler que ces efforts sont insuffisants.

Quelle ligne de conduite devons-nous tenir?

Il faudrait d'abord renoncer définitivement à ce jeu de bascule qui nous fait tantôt, aux hasards des événements quotidiens, nous enthousiasmer pour les aéroplanes au point de condamner sans appel les dirigeables, ou bien proclamer la nécessité de ces derniers, et pousser des lamentations sur la supériorité des Allemands à cet égard. Nous devons bien nous mettre en présence du problème tel qu'il doit se poser et reconnaître qu'aujourd'hui, et pendant quelques années encore, les dirigeables seront seuls capables d'effectuer les grandes reconnaissances stratégiques. Ce serait une grave imprudence que d'escompter les progrès des aéroplanes, et de déclarer, dès maintenant, les dirigeables inutiles. Malgré leur prix élevé, leur encombrement, le personnel qu'ils exigent, nous devons en doter notre armée; qu'on se le dise une fois pour toutes et qu'on renonce à toutes ces tergiversations funestes. Si, depuis trois ans, on s'était ainsi tracé une ligne de conduite, et si on l'avait suivie avec fermeté, notre flotte de dirigeables aurait une valeur double de celle qu'elle possède, et nous ne serions pas exposés à nous émouvoir périodiquement lorsqu'un article sensationnel vient, pour la dixième fois, révéler une situation malheureusement trop connue. De l'examen que nous venons de faire, il résulte aussi que les crédits affectés aux dirigeables militaires sont insuffisants et qu'il faudra, dans l'avenir, les augmenter; la France est assez riche pour supporter cet effort.

Notre infériorité, au point de vue des dirigeables,

étant bien constatée, il faut en sortir au plus vite. Mais, en attendant, ne nous désespérons pas, loin de là, car nous avons, en aviation militaire, une telle supériorité sur nos rivaux que, tout compte fait, nous avons le droit d'être fiers de notre flotte aérienne.

LIEUTENANT-COLONEL PAUL RENARD.
(Journal des Débats.)

Le concours militaire allemand de poids lourds

On sait que le ministère de la Guerre allemand accorde, depuis quelques années, des subventions aux constructeurs de camions destinés aux emplois militaires. Ces subventions, introduites en 1908, étaient, d'abord accessibles aux véhicules les plus lourds, mais, dès l'année suivante, on les a réservées aux trains de routes complets (tracteurs-remorques) d'une charge utile maxima de 6 tonnes. On ne tarda, du reste, pas à réduire ultérieurement cette limite, en bornant, en 1910, le poids total des tracteurs à un maximum de 9 tonnes (ce qui, évidemment, ne permettait plus une charge utile de 6 tonnes), et celui des remorques à 5 1/2 tonnes.

Les épreuves d'endurance qui viennent de se dérouler, comportaient un circuit de 2.054 kil. 600, à travers les montagnes de l'Allemagne centrale du midi à l'ouest extrême du pays, avec départ et retour à Berlin; ce circuit, on le voit, traversait un terrain fortement accidenté, présentant de nombreuses rampes fort raides. La distance moyenne parcourue par jour était de 93 kilomètres; chaque système tracteur-remorque devait satisfaire, dans tous les détails, aux nouveaux règlements, chaque tracteur portait une charge utile de 4 tonnes et chaque remorque une charge utile de 2 tonnes. Le combustible était fourni aux frais des maisons constructrices par la section d'essai de l'armée allemande. Chaque système tracteur-remorque comportait un personnel de deux hommes (le conducteur et le mécanicien), auxquels était attaché un inspecteur militaire surveillant les travaux de mise en route et la recharge du combustible et de l'eau de refroidissement. Les maisons déjà subventionnées étaient représentées par un tracteur-remorqueur et les maisons sollicitant une subvention, par deux.

Dr ALFRED GRADENWITZ.
(Le Poids Lourd.)

Une trotteuse-galopeuse il y a 50 ans

HARMONIE III a été précédée dans la double carrière de trotteuse-galopeuse par plusieurs animaux, particulièrement d'Arago. Ce n'est pas d'aujourd'hui que nos demi-sang manifestent une aptitude pour les deux allures que l'on prétend exclusives l'une de l'autre. Il nous a paru d'actualité de rappeler un exemple oublié et des plus anciens.

Il s'agit de Bayadère dont le nom est célèbre dans les fastes du trotting. Née en 1859, chez M. Tiercelin, dans l'Orne, cette jument fut le crack-trotteur de son temps. Elle n'a pas gagné moins de 21 courses en 1862 et 1863, battant les meilleurs chevaux et tous les records de l'époque. Elle n'a jamais connu la défaite au trot. Ses gains s'élevèrent dans la spécialité à plus de 50.000 francs, somme considérable encore aujourd'hui, puisqu'il n'y a pas 70 animaux, depuis que l'on court au trot en France (1836), qui aient atteint ce total, mais somme prodigieuse en ces temps reculés.

Lorsque Bayadère, à cause de ses gains énormes, ne fut plus qualifiée dans la plupart des courses au trot, M. Lefebvre-Montfort, son propriétaire, au lieu de la consacrer à la reproduction, la fit entraîner au galop.

Elle courut en steeple-chase avec des fortunes diverses jusqu'en 1867 où elle entra au haras.

Sa carrière au stud devait être courte, l'excellente jument, après avoir donné en 1869, 70 et 71, trois produits qui furent classés trotteurs, se tua en 1872, alors qu'elle était pleine pour la quatrième fois. On accusa son dressage sur les obstacles d'être la cause de cette fin prématurée; Bayadère avait la manie de franchir les clôtures de son herbager, elle s'empara en se livrant à cet exercice.

Comme on le voit, ce n'est pas d'aujourd'hui que date la démonstration des aptitudes variées de nos trotteurs. Celle qui fut faite, il y a cinquante ans,

était particulièrement audacieuse, étant donnée la classe extraordinaire de Bayadère, et aussi son pedigree.

Bayadère n'avait que 25 0/0 de sang anglais galopeur contre 75 0/0 de sang norfolk trotteur.

Une remarque curieuse, c'est que comme Harmonie, à moindre degré toutefois, elle est inbred sur un grand trotteur.

Old Phœnomenon et Fuschia, sur lesquels la trotteuse de 1862 et celle de 1912 sont croisées en dedans, sont chacun chef de race. Ils auraient dû, en leur communiquant des allures trotteuses confirmées, empêcher ces deux juments de bien galoper. On voit quels démentis les faits répétés à un demi-siècle de distance infligent à la théorie!

Bayadère, du reste, comme Harmonie probablement, n'avait pas, en galopant, désappris son premier métier. L'anecdote suivante, relatée par un témoin, en fait foi :

« Bayadère courait en steeple, en 1866, à Caen, montée, si nos souvenirs sont exacts, par le jeune Lavignée. Elle sauta mal la banquette qui, à cette époque, était un obstacle des plus sérieux; en culbutant, elle perdit son cavalier, puis, après s'être relevée, elle l'abandonna — ce qu'elle ne faisait pas habituellement — sauta les cordes, rentra dans la piste plate des trotteurs et fit deux tours, soit 4.000 mètres, au trot, à belle allure, aux applaudissements de toute l'assistance qui criait : « Bravo, Bayadère au trot! »

(Sport Universel Illustré.)

Les soupers de Londres

LONDRES vient de se mettre à souper comme Berlin, comme Paris au temps jadis... Car, pour ce qu'on appelle à Paris souper, de nos jours, il ne vaut guère d'en parler.

Avant l'invention de l'automobile, et plus précisément du taxicab, très peu d'Anglais soupaient après le théâtre. Les résidents de la capitale se précipitaient vers les trains, vers les derniers buses, vers les cabs à chevaux qui les rentraient dans les quartiers éloignés de la banlieue, à des heures déjà très avancées. Les étrangers mettaient le cap sur leurs hôtels. Evidemment, ils trouvaient là de quoi se sustenter, et souvent de façon élégante; mais ce n'était pas la diversité joyeuse du restaurant.

Tout change. La certitude de trouver jusqu'à des heures tardives autant de taxicabs qu'on en désire, et de rentrer vite chez soi, grâce au moteur, a transformé les usages.

Dans les meilleurs hôtels-restaurants, et aussi dans les établissements qui, naguère, étaient fermés le soir ou presque, des légions de soupeurs s'abattent après le théâtre. On soupe à tous les prix, depuis le *fixed price* très cher, moyennement cher et pas cher, jusqu'à la carte graduée suivant les catégories d'établissements.

Ici, l'on soupe en musique; de là, les tziganes sont bannis. Bref, le taxicab est devenu le *real creator of the supper fashion, and despot of the theatre*.

Londres s'organise pour un noctambulisme pratique. Londres soupe après le théâtre. Londres s'amuse. Londres se dérange.

PIERRE GIFFARD.
(Le Monde automobile.)

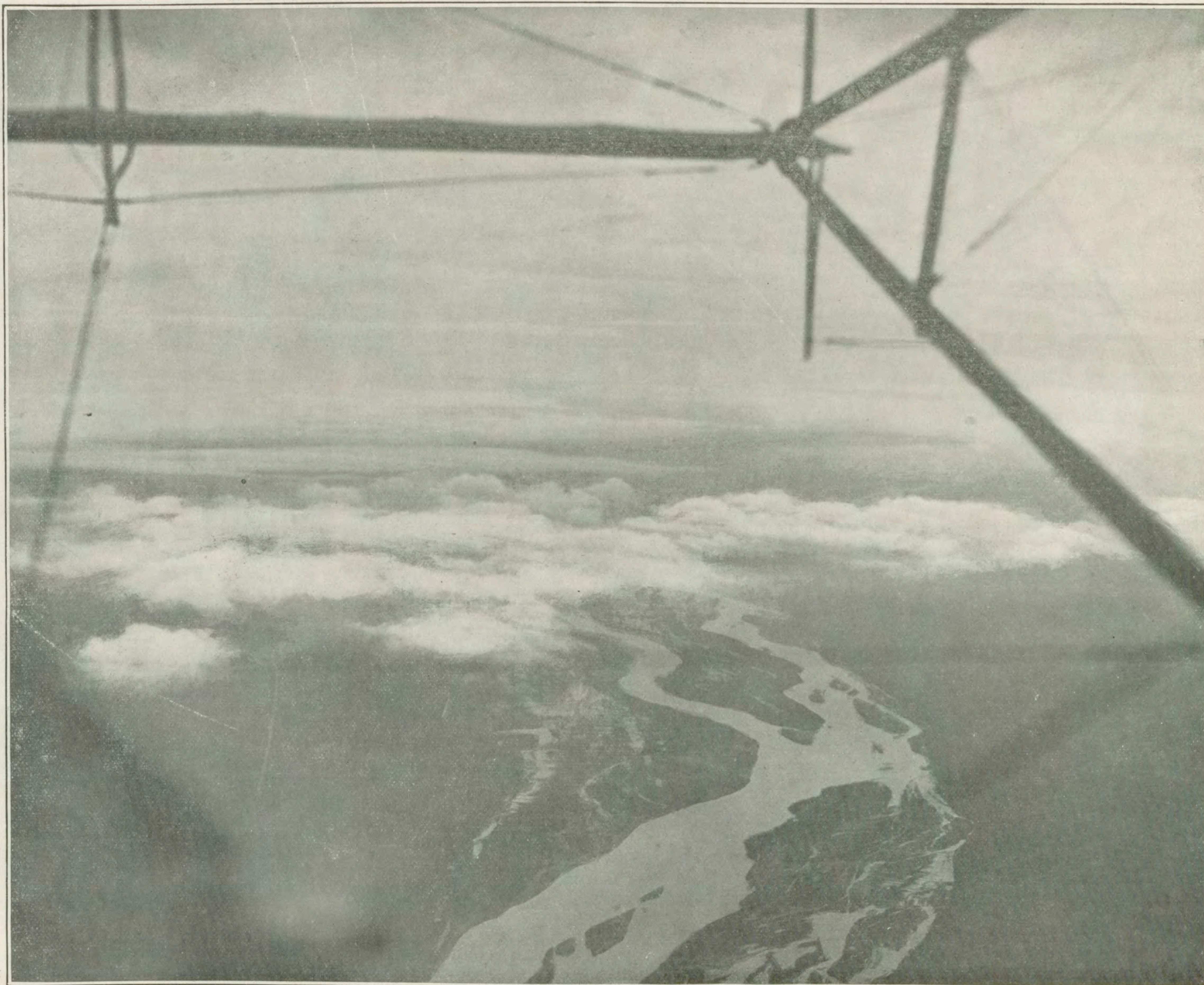
Ce qu'on peut perdre

UN statisticien anglais patient, M. Mulhall, a calculé le montant des sommes perdues, depuis vingt ans, par les gens qui parient sur les champs de courses ou qui jouent dans les casinos et les tripots. Il a trouvé comme résultat la respectable somme de 75 milliards de francs, dont le poids, en or, équivaldrait à celui de 66.000 chevaux de course. Si cet argent avait été distribué en parts égales aux soldats anglais qui firent la campagne du Transvaal, chacun d'eux aurait reçu deux quintaux d'or. En outre, il faudrait dix locomotives très puissantes pour mouvoir un tel tas de ce métal si universellement apprécié, et si l'on formait, avec cette masse, une colonne rectangulaire de dix pieds carrés, celle-ci atteindrait une hauteur double de celle de la célèbre cathédrale de Saint-Paul, à Londres.

Gageons, et cette fois sans craindre de perdre, qu'une colonne fabriquée avec l'or gagné par les joueurs aurait de la peine à dépasser le portail de ladite église.

(L'Eclair.)

L'AVIATION A LA GUERRE BALKANIQUE



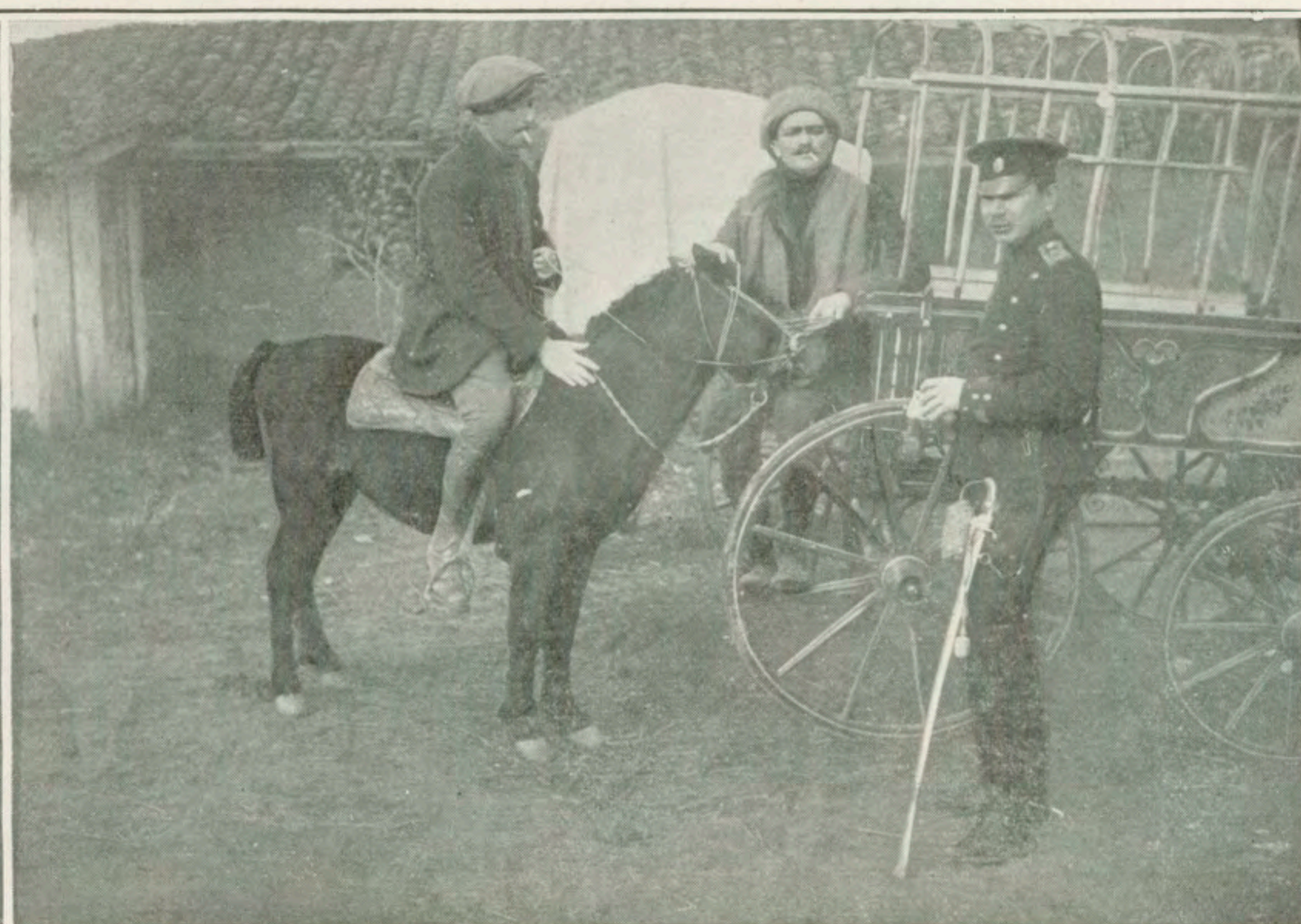
LA RIVIÈRE DE MARITZA ENTRE MUSTAPHA-PACHA ET ANDRINOPLÉ

Nous avons le plaisir de publier, dans ce numéro, toute une série de photographies prises à la guerre balkanique. Ce sont les seuls documents qui aient été faits au-dessus des lignes ennemies, tandis que les bombes et les balles turques venaient siffler aux oreilles des courageux aviateurs.



UN BIPLAN BULGARE

Le biplan français du lieutenant Calioff, l'un des meilleurs pilotes bulgares, avant son départ de Mustapha-Pacha pour une reconnaissance au-dessus d'Andrinople.



LES AVIATEURS FRANÇAIS

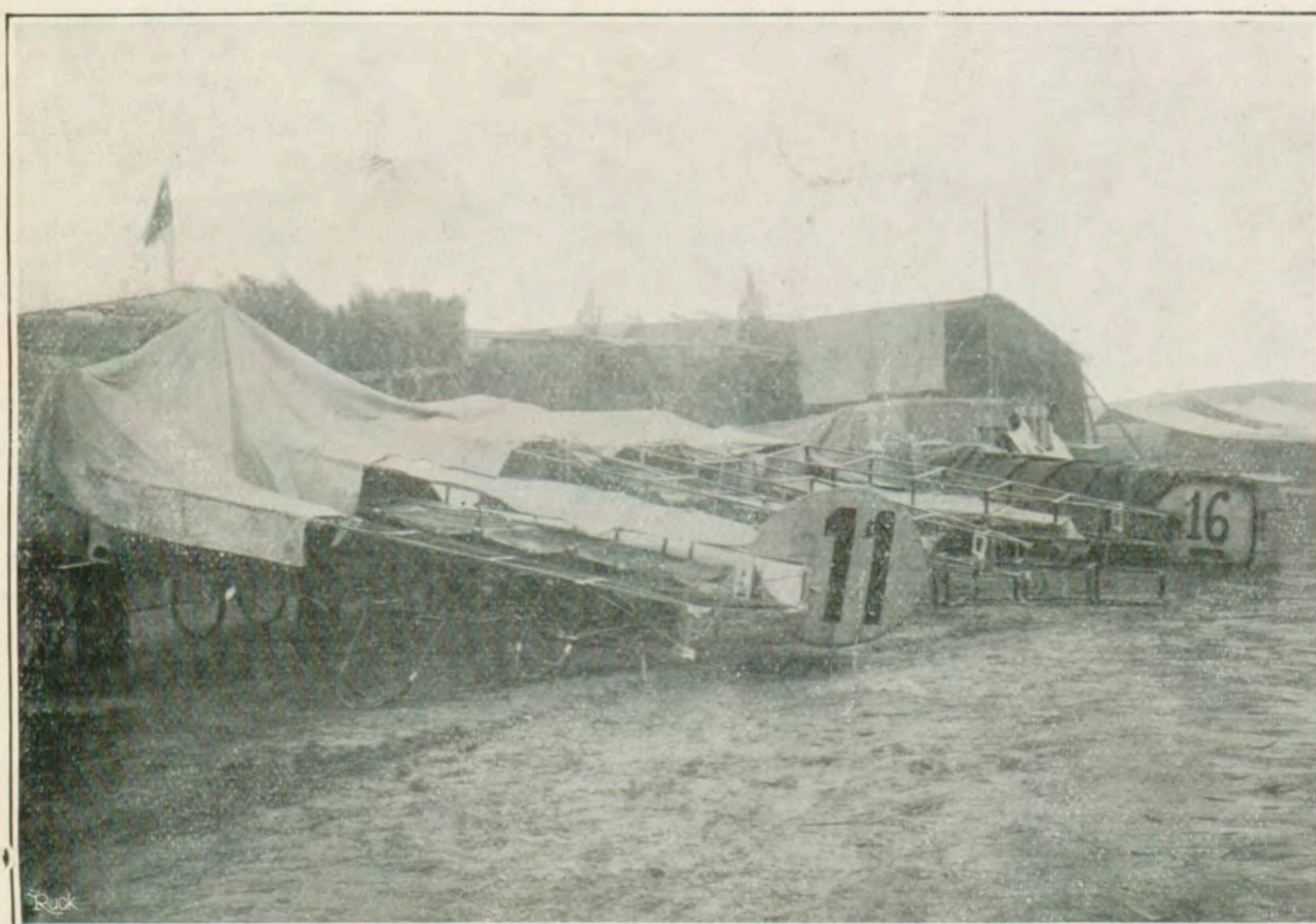
Les aviateurs français Paillard, qui va se promener martialement sur un âne, et Olivier, firent plusieurs reconnaissances remarquables au-dessus de la ville assiégée.

AU-DESSUS DE MUSTAPHA - PACHA



LE CAMP DE MUSTAPHA-PACHA

Les vols d'aéroplanes au-dessus des lignes turques furent rendus dangereux, par les bombes et les coups de fusils que l'ennemi tirait sur les pilotes. Les aviateurs Topratchieff et Constantin de Mazurkiewitch périrent le premier carbonisé, et le second à la suite des blessures reçues pendant une reconnaissance.



UNE ESCADRILLE DE BLÉRIOT

Les hangars brillaient souvent par leur absence et les appareils restaient en plein air. La plupart de ceux-ci manquaient d'ailes et de moteurs.



UN BALLON-SIGNAL

Les Bulgares effectuent le gonflement d'un ballon-signal sur le terrain d'aviation de Mustapha-Pacha, d'où partaient les reconnaissances sur Andrinople.

Le match France-Écosse

A propos de l'équipe de France

Le 1^{er} janvier 1913, le premier match entre nations de cette saison, mettra en présence l'équipe représentative de France et celle d'Ecosse. Trois fois déjà, le fait s'est produit. La France compte une pénible, quoique valeureuse victoire, remportée à Colombes en 1911, et deux défaites, punitions terribles et humiliantes, qui lui furent infligées, là bas, bien loin, près d'Edimbourg, sur le ground d'Inverleith en 1910 et en 1912.

La Commission centrale a formé, à cette occasion, le quinze national. Dans son choix, elle a constitué une équipe dans laquelle elle a tout sacrifié à la défense, même et surtout la logique. Dans un but louable, elle avait fait disputer dans des provinces lointaines des matches dits de sélection, le premier à Nantes, le second à Bayonne; de là, il semblait apparaître qu'elle voulait prendre quelques lignes pour la constitution de l'équipe. On peut dire que la C. C.

n'a tenu absolument aucun compte de ce qui a bien pu se passer ces jours-là. Du moins, je crois qu'elle n'a pas eu le courage d'élever à la dignité d'internationaux, ceux qui dans ces matches avaient montré la meilleure forme, par ce fait que ces joueurs étaient en général des jeunes, et qu'il y avait quelque danger à les mettre dans l'équipe nationale.

Je ne critique pas la formation de l'équipe, qui est aussi bonne, de cette façon, que si quelques noms

y étaient changés, mais je m'étonne de la façon d'agir de la C. C. qui demande à des joueurs de gros sacrifices, et qui, le jour venu de la récompense que l'on doit accorder à ceux qui se sont montrés les meilleurs, laisse ceux-ci complètement de côté, et nomme aux places d'honneur ceux qui, dans les matches de sélection, ont apparu moins bons. Dans ce cas donc, si c'est pour ne faire aucun cas des épreuves qui doivent aider au choix de l'équipe nationale, mieux vaut supprimer ces matches fatigants pour tous, et puiser les renseignements dans les seuls matches fournis par les clubs.

La ligne d'avants, telle qu'elle est, est évidemment bonne, sa grande qualité est la solidité; son défaut sera, je crois, son manque de science. En première ligne, le lyonnais Mauriat, Pascarel le talonneur, et un jeune, Sebedio, joueur dur, actif, solide comme un roc, mais un peu rustique. En seconde ligne, deux gars « costauds »: Thil et Leuvielle. Le premier a fait une excellente partie, dit-on, à Nantes, mais aucun de ces deux joueurs n'a brillé à Bayonne. La troisième ligne comprend, au centre Mounic, indiscutable; aux ailes, Légrain et Forgues; ces deux joueurs ont été excellents dans le match Possibles-Probables. Comme il n'y a que huit places, on a dû éliminer des joueurs de valeur; je ne parle, pas de Boyau, blessé, mais je regrette l'absence de Tavernier, à la place de Sebedio, en première ligne, et je considère comme une grosse injustice et une grosse faute l'élimination de Communeau. Mounic, en deuxième ligne, à la place d'un des titulaires actuels, et voilà casé notre ancien capitaine de l'équipe de France, en ce moment très en forme et qui a fait une très honorable partie au Hardoy.

La ligne de demis, en elle-même, est excellente, logiquement, elle eût dû être bayonnaise — Larribau-Burgun, c'est une bonne paire — mais ceux doivent penser de la justice humaine l'excellente paire méridionale qui se voit reléguer au second plan? Qu'Hedembacht-Chateau se consolent, ils ont été, et de beaucoup, les meilleurs à Bayonne; ils ne doivent sans doute qu'à leur jeunesse de ne pas avoir été sélectionnés.

En trois-quarts, l'aile Sentilles-Jauréguy s'imposait; l'autre aile eût dû être Burgun-Failliot. J'espère que Lane démentira par son jeu les critiques qu'on peut lui adresser après le dernier

match de sélection; pour ma part, je ne trouve pas qu'il ait sa place dans l'équipe de France; il me semble dommage que sa présence dans le quinze national ait été jugée nécessaire par la C. C. et que, de là, soit venu ce fait bizarre de voir deux hommes jouer dans leur club, qui est le même, l'un au centre, l'autre à l'ouverture, et occuper dans l'équipe de France, ces places interverties. Cependant, la commission centrale et la commission du R. C. F. ont bien, si je ne m'abuse, quelques membres communs. En arrière, Dutour est, à l'heure actuelle, l'homme qui s'impose.

Ainsi constituée, l'équipe est capable de tenir tête à l'Ecosse. Je crois que, réalisant les desirs de la C. C., elle saura se défendre; il eût été plus intéressant et plus crâne de constituer une équipe qui sût attaquer. Espérons que la valeur des joueurs sélectionnés permettra à la France de renouveler sa victoire de 1911.

JACQUES DEDET.

FOOTBALL ASSOCIATION

Sélectionnons

Une piteuse comédie.

C'EST une très agréable plaisanterie que nous réservait le match de sélection organisé dimanche par le Comité Français Interfédéral, pour permettre aux sélectionneurs de fixer définitivement leur choix pour l'équipe de France de football association.

Tout fut royalement réuni pour rendre absolument nul l'intérêt de cette partie.

Un terrain impraticable, tant il était boueux et glissant, l'absence de nombre de ténors, et certaines pratiques, enfin, que je crois utile de signaler.

Evidemment, Maës, Chayriguès sont de nobles seigneurs qui n'ont point besoin de défendre leur place d'avant centre et de gardien de but. Il faut donc faire appel à des « utilités » pour les remplacer. Mais, ces utilités, que leur spécialité oblige à jouer à un poste dont ils ne peuvent espérer déloger les titulaires, même si elles jouent magnifiquement la partie de sélection, ne se dérangent pas, elles non plus. Si bien que pour jouer à côté de vrais Possibles ou d'authentiques Probables, on est obligé de faire appel, sur le terrain, à de vagues comparses. Et alors, on ne peut plus rien juger du tout, une ligne sérieuse ne pouvant être prise que si les dits « Possibles » jouent avec des partenaires de classe et contre des adversaires dignes des grands combats internationaux.

Comme partie, donc, ce fut piteux, décousu, maladroite. Vialmonteil en avant, Lhermitte en demi furent à peu près les seuls qui furent pleinement satisfaisants.

Le C. F. I. cherche surtout des avants ailiers. A la mi-temps, aucun des quatre ailiers sur le terrain ne s'était spécialement distingué. Dans la seconde moitié du jeu, nous eûmes alors un spectacle original. L'ailier droite Meyer fait partie du Patronage des Deux-Lacs. Ses adversaires directs, dans l'équipe opposée, étaient Olivier et Romano. Et l'on vit alors ces deux derniers se souvenir tout à coup qu'ils font également partie des Deux-Lacs, et se montrer, dès lors pleins de respect pour les échappées du petit camarade d'en face. Les sélectionneurs étaient indécis! Il fallait bien les aider à distinguer Meyer, en ne contrariant pas celui-ci. Je vous avoue que, pour ma part, cette « combinaison » qui faisait d'adversaires des alliés, m'a semblé intolérable. Où allons-nous?

A la mort de ces matches de sélection, tout simplement. Il faut former, tout d'abord, une équipe de France, puis la faire jouer deux fois, trois fois, contre tous les « Restes », tous les « Possibles » que vous voudrez. Et alors, voyant le « onze » jouer dans sa formation rationnelle, on pourra le modifier, l'améliorer, l'entraîner sérieusement.

Mais des comédies comme celles de dimanche dernier, « il n'en faut plus ».

GÉO LEFÈVRE.

Poignée de nouvelles.

— Lacoste, élève-aviateur militaire à Buc, ancien trois-quarts aile de Périgueux, vient d'entrer au S. C. U. F.

— L'équipe de France d'Association (C. F. I.) sera probablement composée comme suit: But: Chayriguès; arrières: Bassip, Gendrat ou Gamblin; demis: Lhermitte, Ducret, Marreau; avants: Meyer, Mesmer ou Poulain, Maës, Vialmonteil, Triboulet ou Bard.

— Record! record! l'U. S. F. S. A. demande à son tour une enquête sur les agissements du secrétaire de « Glasgow Academicals », le club écossais qui déchaîna l'affaire du Stade Bordelais. Ledit secrétaire aurait répondu aux lettres du Stade Bordelais de façon qui engage sa responsabilité.

— Chose intéressante à noter. Parmi les joueurs de football rugby, on compte les aviateurs suivants: sergent Lacoste (Farman), lieutenant Vallot (Doutre), lieutenant Peralda (Caudron), sapeur Strohl (Caudron), lieutenant Martinet (Farman), lieutenant Gérard (Caudron), etc.

Les pistes hivernales⁽¹⁾

Les terrains de Davos.

(Suite)

Un tableau indique chaque jour les épreuves à disputer, l'heure de montée des trains, les heures d'ouverture ou clôture de la piste. Chaque descente, y compris le funiculaire pour la remontée, le droit de piste, le traîneau de retour, revient à 2 fr. 25 par personne environ.

Beaucoup d'Allemands et d'Anglais, peu de Français, comme toujours, pourtant la Shatzalp n'est qu'à quatorze heures de Paris!

Combien nos compatriotes pourraient apprécier ici, cependant, l'art et la griserie du bob. Ailleurs, ce sont deux ou trois virages, des lignes droites rapides, mais peu ou point de pistes travaillées. Ici, on marche à un peu plus de 60 de moyenne.

Dès le départ, une sorte d'émotion fébrile s'empare de tous. Du fond de la forêt, monte, comme une étrange chanson, le grincement sinistre des fers de ceux qui descendent, râpant la glace. Le soleil étincelant dans un ciel bleu sombre, rayonne sur les lointains sommets de l'Engadine, par delà la coupure profonde de la Landwasser... Davos, tout petit, au fond de la vallée à pic, s'estompé dans la brume matinale... Et chacun médite en lui-même, qu'en si peu de temps, après tant de difficultés à affronter, il sera là, de retour, en bas! Le ruban glacé qui, secrètement, vous remplit d'effroi, attirant pourtant comme un vide, commence ici, sur lequel il va falloir, dans quelques secondes, s'élancer à son tour, vaincre ou mourir...

Tout de suite, pour vous mettre en train, ou finir de vous affoler, douze virages ininterrompus, si serrés, si vites, si semblables, qu'on peut à peine les reconnaître ou les compter, que l'arrière sort de l'un quand l'avant rentre dans l'autre! Comment traduire l'impatience énervée qui vous saisit, quand beaucoup ont été réussis, qu'un grand nombre reste, encore à faire, dont un seul, par une légère saute, suffit à compromettre irrémédiablement le succès! Un vague à l'âme indicible s'empare des hommes, penchés, la tête en bas, à droite et à gauche, emportés en spirale, d'un bord à l'autre, dans un tournolement continu, lancés à toute vitesse, dans un sentier tortillant où on ne voit pas à dix mètres devant soi! Ajoutez à cela encore le fracas des patins sur la glace, le grincement des freins, les chocs et les à-coups formidables de la conduite d'eau, butant dans un virage et renvoyant dans l'autre, les commandements brefs, les exclamations et l'essoufflement précipité de l'effort.

Enfin, c'est « le premier grand »! le virage du rocher, quatre coudes brusques qui rejettent dans le « deuxième grand », dont la difficile sortie en hameçon est le prologue de la seconde série, très dure, du *Ca ira*, du *Yellow Peril*, deux angles droits en six mètres, souvenirs sinistres des bobs qui en ont trop dûment « tâté », de l'*Hydrant*, du *Belvédère*, quatorze virages encore à la file, dans une partie très rapide.

Puis, une ligne droite, la première, l'air libre, la forêt sombre, étendant, sur la piste argentée, ses voiles impénétrables, la détente bienfaisante succédant aux angoisses passées, la marche souple et rapide aux heurts, aux secousses saccadées.

Une courbe, une ligne droite encore, et voici le dernier, énorme, dressé, menaçant, sur lequel on fonce les dents serrées, contre lequel on va s'écraser, semble-t-il, qu'on monte tout en haut, tout droit et qui vous chasse devant le start, brisé, les bras raidis, mais tout à l'ivresse de la lutte et de la difficulté vaincue.

Oh! les jolies minutes d'énergie froide, d'audace raisonnée, de force et de jeunesse, joyeusement dépeçées, pour ravir le trophée envié.

Pourtant, ai-je éprouvé autant de plaisir à descendre le Shatzalp en bob à quatre qu'en *Baby bob*, ce délicieux joujou à deux, d'un usage si répandu là-bas et que je ne puis m'empêcher de vous présenter en passant. Le grand bob, c'est la masse imposante et lourde, le recrutement et les soucis de l'équipe, la responsabilité et le devoir! Ce sont les vieilles coupes de Davos qu'on dispute en tremblant; le métier grave et sévère qui en impose et qui mûrit. Le *Baby* est un délicieux enfant du grand bob, espiègle et polisson. La conduite en est imprécise et malaisée, l'équilibre très instable, mais le *Baby* est si intime, si amusant, qu'on lui pardonne et qu'on l'en aime davantage.

(A suivre.)

RENAUD DE LA FRÉGEOLIERE.

(1) Voir les numéros 742 à 744.

PETITE REVUE TECHNIQUE

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Tous les quinze jours, à cette même place, nous rendrons compte de toutes les inventions nouvelles concernant le Sport, sous toutes ses formes, qui auront été portées à notre connaissance et qui seront sinon réalisées, du moins réalisables et susceptibles d'application.

Nous recevons donc avec plaisir tous modèles ou renseignements que l'on voudra bien nous faire parvenir.

N. D. L. R.

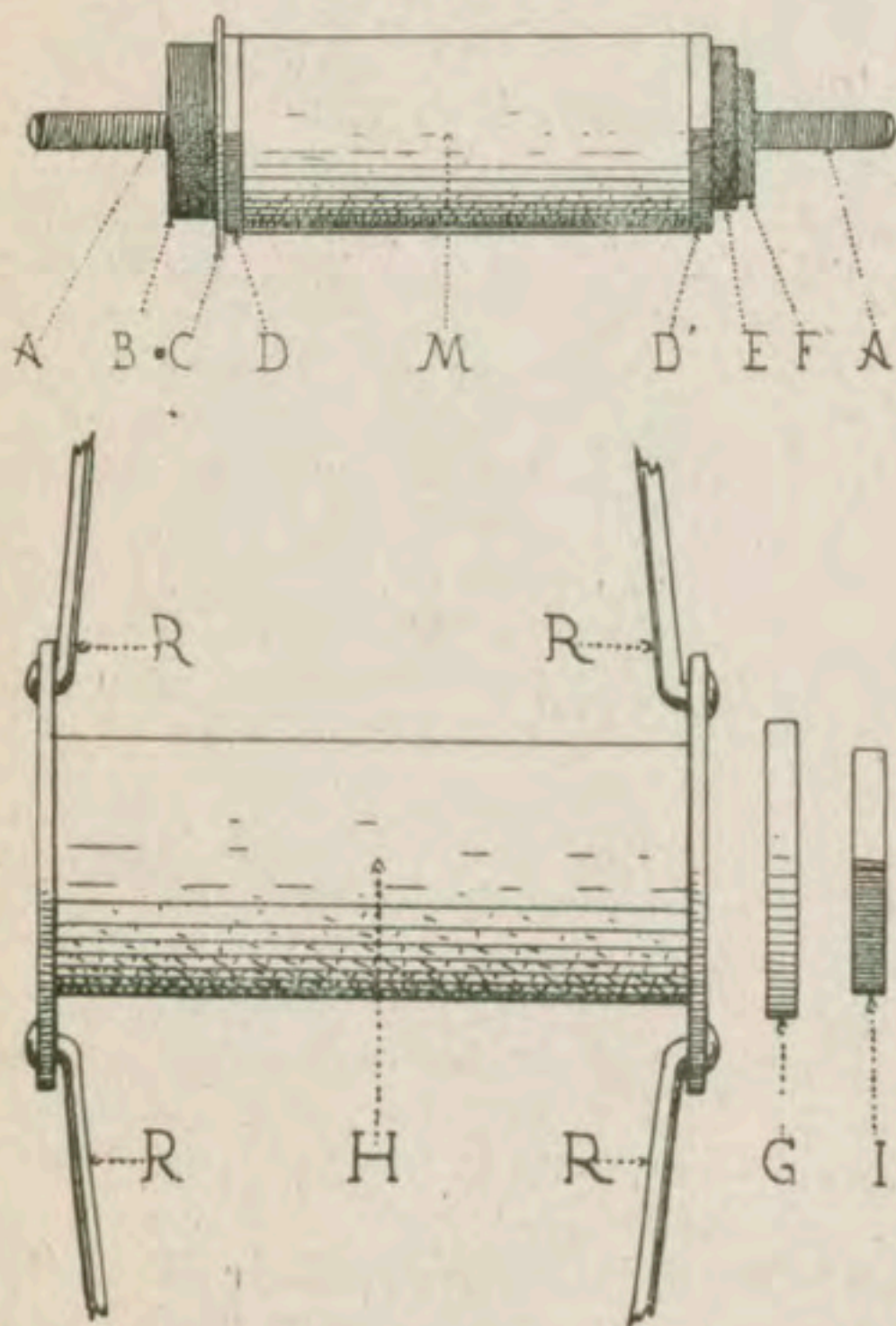
CYCLISME

ROUE-JANTE AMOVIBLE POUR CYCLES ET MOTOCYCLES — Les jantes et roues amovibles ont rendu de grands services à l'automobile, qu'il était tout naturel de penser à leur application au cyclisme ainsi qu'au motocyclisme.

Mais l'intérêt dans ce cas est moins évident, car nous voyons mal un motocycliste, et encore moins un cycliste « faire de la route » avec une jante de rechange au dos. Et ici, ce n'est pas seulement une jante, mais bien plutôt une roue; car l'ensemble amovible comporte un faux moyeu auquel est fixé le rayonnage et par conséquent la jante elle-même.

Nous voyons donc plutôt l'intérêt pratique de ce système en ce qu'il permettrait sans grande dépense, de transformer à volonté une bicyclette de long tourisme à pneus de 40 ou 45 (école stéphanoise) en vélo de promenade ou d'entraînement à petits pneus de 28 ou 32, sans avoir à changer les moyeux, dont celui d'arrière peut être à changement de vitesse, roue libre, frein, c'est-à-dire d'un prix assez élevé.

Au motocycliste, il permettrait de disposer d'un jeu de jantes à pneus lisses ou antidérapants, ou de sections diffé-



LA ROUE-JANTE AMOVIBLE

A Axe du moyeu. B Filetage recevant le pignon. C Butée circulaire. DD' Méplats d'entraînement. E Filetage recevant la bague de serrage. F Filetage recevant le contre-écrou. G Bague de serrage. H Faux moyeu. I Contre-écrou. M Moyeu. R Rayons.

rentes, ou encore de roues à poulies-jantes de diamètres variés, utilisables selon le temps, la charge imposée à la machine, ou la vitesse désirée...

Peut-être même, cette jante-roue amovible serait-elle applicable avec plus de profit aux petites autos extra légères qui emploient la roue de motocycle. Leur utilité serait là incontestable, et il serait vraiment peu banal de voir une vaillante 3 1/2 équipée avec des roues amovibles à l'instar de ses sœurs plus puissantes.

Le croquis schématique ci-dessus montre clairement le fonctionnement. Il représente une roue de cycle; mais le principe est identique pour les autres applications.

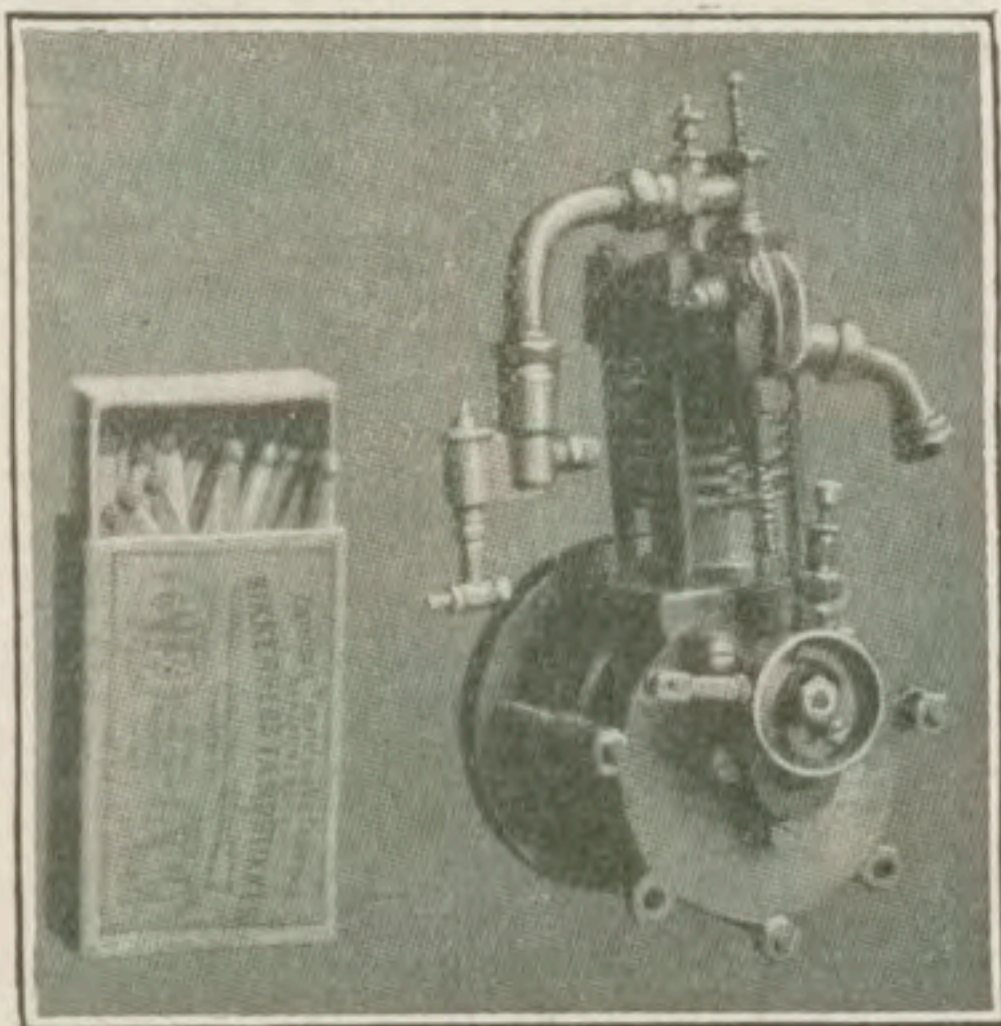
Le moyeu M comporte à l'extrémité voisine du pignon une butée G et un méplat à six ou huit pans D; à l'autre extrémité sont un méplat identique D' et deux filetages de diamètres différents et à pas contraires recevant, le premier, la bague butée de serrage, et le second, le contre-écrou de blocage.

Pour le montage, on emmanche la roue-jante sur le moyeu, dont les méplats reçoivent le faux-moyeu à six ou huit

pans H. La bague-butée de serrage G vient empêcher tout jeu latéral et le contre-écrou T bloque l'ensemble. Tout desserrage de la bague provoque un surcroît de serrage du contre-écrou, en raison du pas contraire et du moindre diamètre de celui-ci. Pour éviter le jeu entre moyeu et faux moyeu, les méplats ne sont pas prismatiques, mais légèrement en tronc de pyramide.

AUTOMOBILE

LE PLUS PETIT MOTEUR DU MONDE. — A titre de curiosité, nous reproduisons ci-dessous un véritable chef-d'œuvre de mécanique de précision. C'est une réduction fidèle et exacte du



Un moteur à peine plus gros qu'une boîte d'allumettes.

moteur à essence courant, dont il compose tous les organes.

Malgré ses dimensions restreintes, ce moteur-bijou fonctionne parfaitement.

Notons qu'il tiendrait tout entier, y compris sa tuyauterie, dans un cylindre du moteur d'une petite 4-cylindres (50 d'alésage, 100 de course).

UN AVERTISSEUR DE VITESSE LIMITE — Nos amis de l'entente cordiale ont résolu d'une façon très ingénieuse le problème de la circulation automobile dans les villes, où les excès de vitesse sont une source de dangers et causent de multiples conflits.

L'appareil, très simple, se compose d'un coffret à deux faces contenant le mécanisme. Sur la face extérieure est indiquée, en chiffres facilement visibles du public et de la police, la vitesse limite permise par les règlements de la circula-



L'indicateur de vitesse.

tion locale. Sur la face intérieure, les mêmes chiffres sont reproduits pour le conducteur et les occupants du véhicule.

Aussitôt que la vitesse dépasse celle indiquée sur les faces et pour laquelle l'appareil est réglé à volonté, le faromètre — tel est son nom — fait apparaître un disque rouge, ou la mention « danger », en même temps qu'un timbre carillonne sans interruption jusqu'à ce que la vitesse soit redevenue normale. L'indicateur est lumineux la nuit.

Il est permis de penser que ce système de contrôleur de vitesse rendrait de signaux services à certaines de nos grandes administrations; les conducteurs d'autos postales, d'autobus et de taxis seraient ainsi contraints à une plus fidèle observation des règlements.

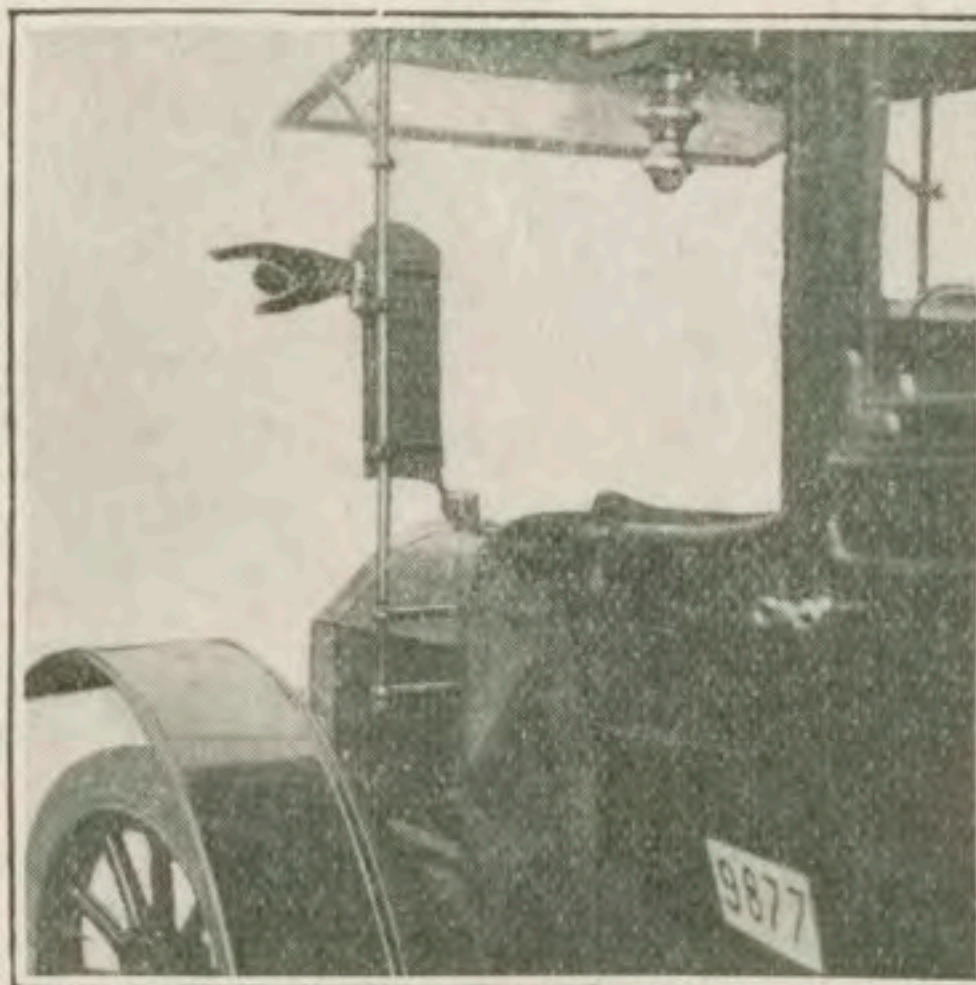
Et les autres usagers des voies parisiennes n'auraient pas à s'en plaindre...

INDICATEUR DE VITESSE. — Depuis quelque temps, dans les rues de Berlin, circulent un certain nombre d'automobiles,

munies de l'indicateur de direction figuré ci-dessous.

Cet indicateur est composé d'une sorte de coffret renfermant un mécanisme électrique, commandé par le conducteur, et faisant apparaître une main lumineuse pendant la nuit — indiquant la direction dans laquelle va tourner le véhicule.

Pour que l'indication soit complète, il faudrait que le même appareil figurât à



L'indicateur de direction.

l'arrière; c'est, d'ailleurs, à cet endroit que sont généralement placés les engins similaires.

Le reproche que l'on peut faire au présent système concerne son aspect disgracieux et son encombrement. Nous le verrions mieux, surtout à l'avant, monté sur une boîte plate cylindrique, dissimulée par la manche, et enfermant une commande genre Bowden, par exemple; il y gagnerait en esthétique.

UNE MOTO-MITRAILLEUSE. — De même que les Allemands, les Anglais se préoccupent d'utiliser au mieux les motocycles et motocyclettes en vue de la préparation à la guerre.

C'est ainsi qu'au dernier Salon anglais, à l'Olympia de Londres, a été exposé la



La moto-mitrailleuse en service.

motocyclette Scott munie d'un fusil à tir rapide de la Coventry Ordnance Co. Ce fusil qui peut, assurent les constructeurs, tirer jusqu'à 300 coups à la minute, est assez léger, il ne pèse que 16 lbs, soit 7 k. 250. Son approvisionnement est assuré par un système chargeur spécial, que l'on voit sur la figure, entre le support et le pontet.

Chargeurs et projectiles sont logés, pour la route, dans un coffre placé à l'arrière de la selle.

La stabilité de la motocyclette est obtenue, pour le tir, par deux béquilles se rabattant au sol.

La motocyclette est une Scott à 2 cylindres refroidis par eau, allumage par magnéto, et comportant débrayage, changement de vitesses, etc.

A remarquer le montage curieux du radiateur et surtout du réservoir; ce dernier étant traversé par le tube du cadre.

Comme esthétique, cette machine choque nos idées, nous aimons, nous autres Français, un peu plus de cohésion, d'ordonnance, et nous tâchons toujours à y ajouter un peu d'élégance, ce qui ne gâte rien.

PAUL LAUNAY.

Les phares « Sphéric » que l'on a pu admirer au petit salon, permettent de rouler aussi vite la nuit que le jour. Le « Sphéric » fait découvrir les obstacles de la route à plus de 400 mètres; tous les chauffeurs qui le désirent peuvent s'en assurer.

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Cyclisme. — Réunion au Palais des Sports.
DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Compiègne: Match Racing-Compiègne.
DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Coursing. — Réunion au Tremblay.
DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Hippisme. — Courses à Pau.
MERCREDI 1^{er} JANVIER. — Football Rugby. — Parc des Princes: Match Franc-Ecosse.
MERCREDI 1^{er} JANVIER. — Hippisme. — Courses à Marseille.
SAMEDI 4 JANVIER. — Football Rugby. — Londres: Match Angleterre-Sud Afrique.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 16 AU 22 DÉCEMBRE

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 18 DÉCEMBRE. — Trapani. — Garros, parti de Tunis, arrive à Trapani, couvrant 280 kilomètres, ce qui constitue le record du vol maritime.

JEUDI 19 DÉCEMBRE. — Berlin. — L'aéronaute de France, parti de Paris, à bord d'un sphérique, descend à Scherneck (900 kilomètres de son point de départ).

SAMEDI 21 DÉCEMBRE. — Venise. — L'aviateur Chemet, sur son hydravion, va de Venise à Trieste et revient à son point de départ, couvrant 256 kilomètres au-dessus de la mer.

SAMEDI 21 DÉCEMBRE. — Naples. — Garros vole de Trapani à Santa-Eufemia, couvrant 380 kilomètres.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — Rome. — Garros vole de Santa-Eufemia à Rome (500 kilomètres).

AUTOMOBILE

MERCREDI 18 DÉCEMBRE. — Londres. — Le motocycliste Bailey bat, à Brooklands, les records du kilomètre et du mille, départ lancé en 30 s. 4/5, soit à une vitesse de 116 kil. 860 à l'heure, et en 51 s. 2/5, soit à 112 kil. 700 à l'heure.

CYCLISME

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — Palais des sports. — Championnat d'hiver de demi-fond. — Première match: 1. Wiley; 2. Scheuermann. — Deuxième match: 1. Serès; 2. Van Neck. — Troisième match: 1. Parent; 2. Darragon. — Quatrième match: 1. Lavalade; 2. Scheuermann. — Cinquième match: 1. Van Neck; 2. Darragon. — Sixième match: 1. Parent; 2. Lavalade. — Septième match: 1. Van Neck; 2. Scheuermann. — Match Wiley-Serès: 1. Wiley.

ATHLÉTISME

SAMEDI 21 DÉCEMBRE. — Parc des Princes. — Paul Didier gagne le prix du Demi-Décembre (2.000 francs).

SAMEDI 21 DÉCEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Rouillon bat Lemaire aux points. Dakey Haley bat Luesch, aux points. Jeff Smith bat Jim O'Brien.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — Cross Country. — Saint-Cloud. — Challenge de la Nézère: 1. Ballo (A. S. Française); 2. Dufeu (C. A., 14^e arrondissement); 3. Lamorille (A. S. Française); 4. Keyser (Racing Club de France). Classement par équipes: 1. Association Sportive Française (4 points); 2. Racing Club et Club Athl. du 14^e arrondissement (9 points).

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — A Colombes: Le match Oxford Plutonians contre Racing Club de France ne donne aucun résultat, chacun des adversaires marquant 3 points. — A Juvisy: Le Sporting Club de Vaugirard bat le Paris Université Club, par 18 points à 0. — A Biarritz: Le Sporting Club Universitaire de France bat le Biarritz Stade par 19 points à 6.

TIR

VENDREDI 20 DÉCEMBRE. — Réunion de l'Assaut au Pistolet (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules: Mme Devillers (3), Montron (1), D^r de Sévedavy (2), D^r Devillers (1), Petrochino (1). — Réunion du Cercle Volney. — Gagnants des poules: Pistolet: Vincens (2), Leduc, Fabars. — Revolver: Vincens, Berryer.

TENNIS

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — Tournoi du Sporting Club de Paris. — Championnat simple: Lamy bat S. L. de Mopurgo, en 3 sets. — Championnat double: D^r Eugis-Salm battent Gault-Paulin. — Championnat simple (dames): Mlle Lacombe bat Mme Danet. — Championnat mixte: Mlle Broquedis-Micard battent Mme Decugis-Hope Crisp.

ÉTRENNES

SPORTIVES



SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

La plus complète des encyclopédies sportives illustrées. (24 volumes).
 La coll. brochée 130 fr. Cart. 150 fr.
 Payable 5 fr. par mois

A la Librairie Pierre LAFITTE et Cie.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Le banquet annuel du club féminin "La Stella" s'est tenu le 27 décembre au Palais d'Orsay. On remarquait autour de la présidente, Mme Surcouf, les personnalités les plus en vue de l'aéronautique.



Le Marquis de Lareinty-Tholozan a été de Buc à Mourmelon avec un passager, malgré la tempête.

L'aviateur Fernand Les-carts va faire des reconnaissances dans le Congo belge à bord de son Farman.



Le 19 décembre la grande marque de bicyclettes Gladiator réunissait, sous la présidence de M. Fenton, ses nombreux agents et amis. Des discours furent prononcés par MM. Fenton et Victor Breyer.



Un groupe d'aviateurs de l'école Blériot de Pau. De gauche à droite : MM. Péchuan, Domenjoz, Pineiro, Bider qui tous effectuent des vols intéressants chaque jour.



Le lieutenant Wilfred Parke, qui vient de faire en monoplan une chute mortelle avec son passager M. Hardwick, sur le terrain de golf de Wernbley (Angleterre).



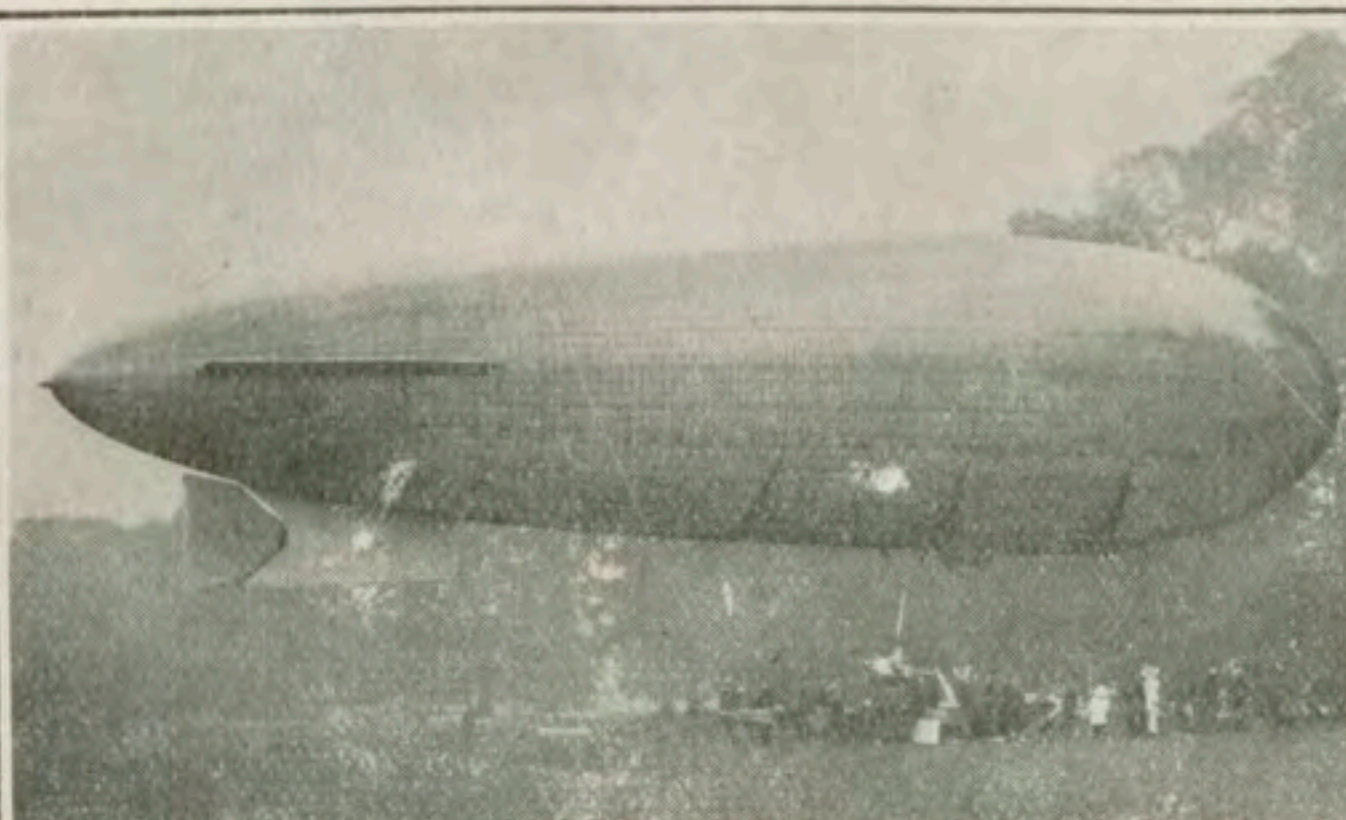
L'autre semaine, à Issy-les-Moulineaux, a été expérimenté un parachute d'un système nouveau. L'appareil a été lancé du sommet d'un hangar de dirigeables ; un mannequin de 80 kilos était suspendu à ce parachute qui a parfaitement fonctionné.



Le 19 décembre Boillot, Goux et Zuccarelli, les triomphateurs des épreuves automobiles de 1912, étaient fêtés par la société Peugeot à l'Élysée-Palace.



Les Cent, club de gastronomes éclairés et aussi de sportsmen convaincus, se sont réunis l'autre vendredi au restaurant des Ambassadeurs, sous la présidence de M. Louis Forest.

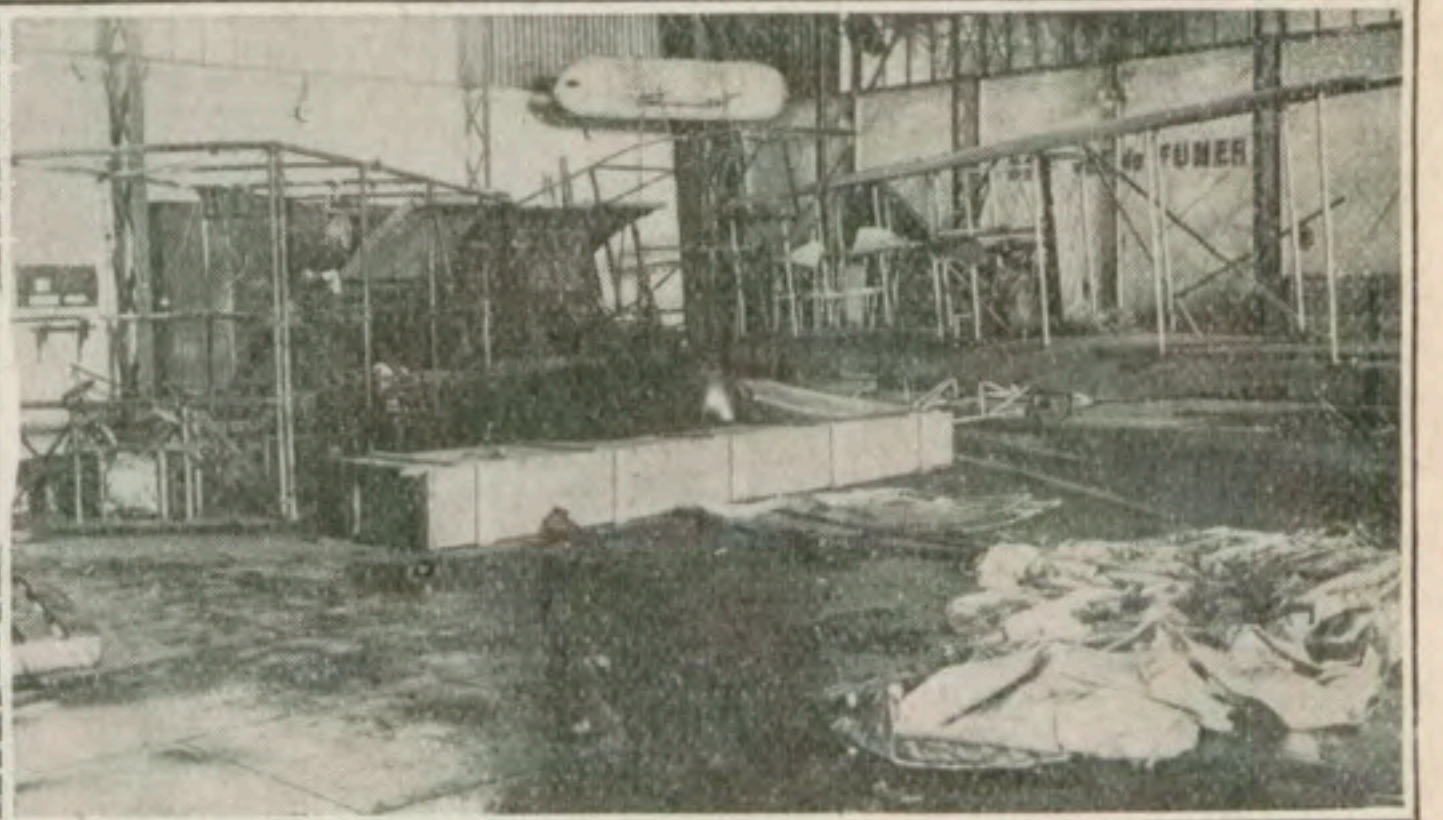


Le dirigeable anglais Beta qui a été détruit le 17 décembre à Larnborough. Il se dirigeait vers Londres, lorsque par suite d'une panne il partit à la dérive et alla s'accrocher dans des arbres.



M. Horne, le joueur de golf masqué, qui est allé en Amérique défier le champion des États-Unis, Mac Dermott.

Fernand Forest, à qui l'Académie des sciences vient de décerner le prix Leconte (12,000 francs.)



Photographie prise après l'incendie du hangar Astra à Issy-les-Moulineaux, on aperçoit la nacelle du dirigeable. Le lieutenant Chauré, et les débris de la limousine aérienne de M. Deutsch (de la Meurthe).



Chemet qui, à bord de son hydravion (hélice Chauvière) a effectué le voyage Venise-Trieste et retour (256 kil.)



Lamorille relaie Fayollat, au cours du Challenge de la Nezière qui s'est disputé dimanche dernier dans les bois de Saint-Cloud. La victoire revint à Ballon devant Dufeu et Lamorille.



Le colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique militaire, vient d'être promu général de brigade.



Le départ de la course cycliste des Six Jours de Bruzelles fut donné le 20 décembre, dans le hall du Sporting Palace. Douze équipes se présentèrent sous les ordres du baron Pierre de Crawhez, le starter de cette grande épreuve. Dupré et Vanhouwaert abandonnèrent au cours du second jour.

HIPPISE

L'Enseignement de l'année. ⁽¹⁾

L'inbreeding sur Dollar.

Je rappelle en deux mots que, prenant les 143 chevaux qui, dans l'année, ont gagné plus de 20.000 francs, je considère l'ancêtre commun sur lequel est effectué, dans chaque pedigree, l'inbreeding dominant.

J'ai déjà fait ressortir l'influence presque exclusive de la descendance d'Eclipse, tout en notant la réussite des trop rares ancêtres communs, qui représentent la descendance de Matchem; j'ai aussi attiré l'attention, au point de vue individuel, sur la prédominance très nette de Stockwell, sur les services qu'on peut attendre des fils de Touchstone, et enfin sur le triomphe de Saint Simon.

Mais toutes ces remarques ressemblent un peu à du rabâchage; ce qu'elles nous apprennent, nous le savions déjà; cette nouvelle façon de grouper les pedigrees a tout au moins le mérite, pour le moment, de confirmer de manière éclatante les enseignements obtenus par d'autres méthodes.

J'arrive maintenant aux particularités plus curieuses que l'on peut tirer de cette étude.



QU'ELLE EST BELLE II

La première a trait à Dollar: lorsqu'on parle de Dollar comme ancêtre figurant dans un pedigree immédiatement on évoque l'idée d'un produit digne de remporter le Prix du Cadran, le Gladiateur et capable de courir toute une journée sans se fatiguer. Certains éleveurs, parmi ceux qui ont des théories, soutiennent même que, dans le pedigree de chaque stayer, on doit être presque certain de retrouver au moins un courant de Dollar. Impressionné par cette

croissance populaire, je me figurais que la rubrique de l'inbreeding sur Dollar comprendrait uniquement des spécialistes de longue distance. Jugez de mon étonnement lorsque j'ai trouvé qu'elle se composait, dans l'ordre des gains, de Porte Maillot, de Limon, de Manoël, de Tanit II et d'Ultimatum. En mettant à part Manoël, dont je ne connais pas suffisamment la carrière, les quatre autres nous ont prouvé maintes fois qu'ils n'avaient pas d'aptitude particulière pour la distance.

On ne peut en déduire une règle, parce que ce ne sont là que les résultats d'une année; en tout cas, s'il faut y voir une simple coïncidence, on doit avouer qu'elle est remarquable.

Une autre particularité intéressante se rapporte à la place infime que tiennent ceux des ancêtres communs qui sont nés en France. Parmi les 143 vainqueurs, il s'en trouve seulement 11 dont l'inbreeding dominant est effectué sur un ancêtre commun, né en France; en voici la liste:

Porte Maillot	(Dollar)	114.875 francs.
Castagnette V	(Le Petit Caporal)	60.765 »
Limon	(Dollar)	33.130 »
Vieux Chouan	(Vermeille)	31.250 »
Manoël	(Dollar)	28.170 »
Beda	(Gamin)	26.490 »
Tanit II	(Dollar)	26.045 »
Orange II	(Rayon d'Or)	25.800 »
Ultimatum	(Dollar)	24.580 »
Altesa	(Salteador-Saxifrage)	21.780 »
Epinay	(Monarque)	20.305 »

Il faut encore ajouter que, sur ces 11 vainqueurs, il y en a 7 dont l'ancêtre commun, né en France, est issu d'un père et d'une mère anglais; ce sont ceux pour lesquels l'inbreeding a lieu sur Dollar, sur Vermeille et sur Gamin. En ce qui concerne les trois autres ancêtres communs, Monarque a tout juste sa mère qui est née en France; Le Petit Caporal a son père, sa mère et sa grand-mère maternelle; Rayon d'Or est le plus français de tous, non par sa mère qui est née en Angleterre, mais par son père, Flageolet, qui est né en France, ainsi que six de ses ascendants du côté maternel.

J'expose ce fait impartialement sans vouloir, pour le moment, en tirer quelque conclusion. J'indiquerai cependant, pour les raisonneurs pressés,

(1) Voir les numéros 743 et 744.

qu'il ne faut pas songer à mettre en cause le sol ou le climat de notre pays; car, comme je l'ai montré à propos des familles maternelles, nous possédons des souches qui, tout en étant importées depuis près d'un siècle, se comportent admirablement.

Puisque je parle des familles maternelles, je suis conduit tout naturellement à un autre ordre d'idées, que j'ai été amené à aborder au cours de mes travaux sur les inbreedings.

Lorsque j'ai exposé, ici-même, les principes de la classification de Bruce Lowe, j'ai appuyé sur ce fait que Bruce Lowe lui-même n'avait pas l'idée de faire de sa numérotation un article de foi; il n'a jamais voulu dire qu'un représentant de la famille n° 1 devait être inévitablement meilleur qu'un représentant de la famille n° 2, et ainsi de suite. La prétention eût été absurde.

Le grand avantage de sa méthode a été d'identifier les familles maternelles tout en nous donnant une indication, d'après leur numéro plus ou moins élevé, sur la façon dont leurs représentants se sont comportés dans les courses classiques. Cette identification a été complétée par la distinction en trois classes: familles de coureurs, familles d'étalons, familles d'outsiders. Bruce Lowe insistait particulièrement sur l'aptitude à la reproduction des familles n°s 3, 8, 11, 12 et 14, autrement dit familles d'étalons.

Fidèle à la ligne de conduite que je me suis tracée, de soumettre les indications fournies par les faits à l'épreuve de chaque théorie, j'ai fait le dépouillement, d'après le numéro de leur famille, des ancêtres communs qui figurent comme inbreeding dominant, d'abord dans les pedigrees des 143 vainqueurs, ensuite dans les pedigrees des pères de ces vainqueurs, et enfin dans les pedigrees de leurs mères.

Je les ai groupés dans le tableau ci-dessous, qui nous donne la répartition par familles des 143 ancêtres communs figurant comme inbreeding dominant dans les pedigrees...

des 143 vainqueurs.	de leurs pères.	de leurs mères.
Fam. 3 63	Fam. 3 75	Fam. 3 65
Fam. 5 12	Fam. 8 15	Fam. 8 15
Fam. 8 11	Fam. 14 8	Fam. 14 12
Fam. 1 9	Fam. 1 7	Fam. 11 11
Fam. 2 8	Fam. 19 7	Fam. 1 6
Fam. 12 7	Fam. 13 6	Fam. 2 5
Fam. 11 6	Fam. 4 5	Fam. 5 4
Fam. 4 4	Fam. 11 5	Fam. 10 4
Fam. 7 4	Fam. 5 4	Fam. 12 4
Fam. 10 3	Fam. 2 3	Fam. 7 3
Fam. 19 3	Fam. 10 3	Fam. 13 3
Fam. 25 3	Fam. 22 3	Fam. 4 2
Fam. 13 2	Fam. 12 1	Fam. 16 2
Fam. 14 2	Fam. 24 1	Fam. 32 2
Fam. 24 2		Fam. 15 1
Fam. 15 1		Fam. 19 1
Fam. 22 1		Fam. 21 1
Fam. 23 1		Fam. 22 1
Fam. 32 1		Fam. 24 1

Je voudrais bien savoir ce que peuvent répondre, devant un pareil résultat, les détracteurs des théories de Bruce Lowe. Leur argument ordinaire est d'invoquer, pour expliquer les succès des premières familles, le nombre élevé de leurs représentants. Il ne porte pas ici; on se rappelle, en effet, que la famille 2 a toujours été de beaucoup la plus nombreuse, que la famille 3 arrive encore après la famille 1 et que la famille 14, par exemple, n'est qu'au douzième rang au point de vue de l'importance.

Il ne faut pas oublier que ce tableau représentant une statistique d'élevage doit accorder le rôle principal aux familles d'étalons; la famille 3, que Bruce Lowe reconnaissait comme la plus complète, y tient une place formidablement prépondérante; elle n'est suivie que de très loin par les autres parmi lesquelles les familles 8, 14, 11 et 12 se comportent très honorablement.

RENÉ RIONDET.

Les courses d'obstacles

L'écurie Veil-Picard vient en tête.

Nous aurons encore cette année dans le Midi quelques journées d'obstacles: Pau et Marseille apporteront quelques légères modifications aux statistiques actuellement dressées. Mais elles n'y apporteront aucun changement important. Le classement des propriétaires, des chevaux, des étalons qui viennent en tête de liste est définitivement fixé.

La liste des propriétaires gagnant cette année en courses à obstacles 10.000 francs ou plus, comprend 148 noms. C'est un chiffre peu différent de celui des années précédentes: 144 en 1911, 151 en 1910, 138 en 1909. Il y avait eu cette année-là une hausse assez sensible: les chiffres des années antérieures étaient 118, 127 et 116. Ils sont, au surplus, sans grande signification. On n'y peut même chercher l'indication d'une plus égale répartition des sommes gagnées, car,

en 1910, où le nombre des propriétaires gagnant plus de 10.000 francs a été le plus élevé, seize d'entre eux ont gagné 100.000 francs et plus, ce qui est aussi le chiffre record.

Le nombre des propriétaires gagnant plus de 100.000 francs était de 13 en 1906 et en 1907, de 14 en 1908 et 1909, de 10 en 1911 et de 12 cette année.

L'année 1912 ne bat pas davantage le record des sommes gagnées par un même propriétaire, record obtenu par M. A. Veil-Picard qui a atteint, l'an dernier, la coquette somme de 731.754 francs. C'est lui qui vient cette année encore en tête de liste, mais avec un total de gain de plus d'un tiers inférieur au précédent: 406.825 francs. C'est la cinquième fois qu'il occupe ainsi la première place. Dix-neuvième seulement en 1906 avec 81.189 francs, second en 1907 avec 313.620 francs, il a occupé le premier rang en 1908 avec 423.432 francs, et dès lors ne s'en est plus laissé déposséder. Mais de ses cinq années de préséance, celle-ci est la moins bonne. Ses gains en 1909 avaient été de 635.612 francs et en 1910 de 624.816 francs.

Il est vrai que dans chacune de ces grosses sommes, il y avait le montant d'une des deux grandes courses classiques d'Auteuil: Grand Steeple chase ou Grande Course de haies: Grand Steeple en 1909 avec Saint Caradec et en 1911 avec Blagueur II, Grande Course de haies avec Blagueur II en 1910.

Grossi des sommes que l'écurie A. Veil-Picard va très vraisemblablement gagner à Marseille, son chiffre de 1912 sera à peu près le même qu'en 1908.

Les chevaux, qui ont contribué pour la plus forte part à son total de cette année, sont: Rioumajou qui gagne 100.725 francs et L'Argentière II 85.240 francs.

Viennent ensuite: Ultimatum (25.925 francs), Cristal (12.765 francs), Le Charmeur (12.190 francs), Eleusis II (12.135 francs), Rabbin (11.365 francs), Pitlochry (10.030 francs).

Rioumajou, sur les douze courses qu'il a remportées cette année, en a gagné huit, dont six consécutivement: la plus importante de ses victoires a été celle qu'il a remportée dans la course de haies annuelle de St-Ouen, où il avait raison du futur gagnant de la grande course de haies d'Auteuil, Balscadden. Il n'a fini que troisième dans cette dernière épreuve où Balscadden et Rioumajou ont pris les deux premières places et n'a pas reparu depuis. La tenue dans cette circonstance lui a fait défaut, mais sur les distances moyennes, c'était un hurdle racer d'une rare valeur. L'Argentière II, seconde dans les deux grandes courses de Nice, a gagné de février à juillet quatre courses dans le steeple chase annuel d'Enghien. Sa carrière, comme celle de Rioumajou, a été prématurément interrompue. Leur propriétaire a dû dans la seconde moitié de l'année regretter d'autant plus leur absence, que les nouvelles recrues qu'il a mises en ligne n'ont pas réussi jusqu'ici du moins, à se hausser au premier plan. Ultimatum, cependant, grâce au distancement de Rosely, lui a fait encaisser le Prix Finot.

M. James Hennessy, depuis plusieurs années, occupe sur la liste des propriétaires gagnants la deuxième place, avec la même régularité que M. A. Veil-Picard occupe la première. Il en a pris possession en 1909. Le total de ses gains s'élevait, cette année-là, à 241.158 francs. Ils étaient de 288.630 francs en 1910, de 312.072 francs en 1911. Cette année, ils atteignent 358.260 francs. C'est le plus gros chiffre que l'écurie ait atteint. La progression est constante. Le gros chiffre qu'elle a réalisé, cette année, est dû, en grande partie, aux victoires de Ray Grass et de Sofa, à Nice. L'un a gagné le Grand Prix, l'autre le Prix de Monte-Carlo. Avant l'ouverture d'Auteuil, en février, M. James Hennessy avait déjà, à son actif 165.375 francs et il avait, à ce moment, une avance sensible sur sa rivale l'écurie A. Veil-Picard, qui ne figurait à cette date que pour 85.125 francs. A la fin du mois de juillet, M. A. Veil-Picard avait fini par prendre l'avance à son tour, mais une avance bien légère: 276.245 francs contre 274.105 francs à l'écurie James Hennessy. M. A. Veil-Picard a, par la suite, accentué son avantage, mais M. Hennessy s'est bien défendu; et les éléments qu'il possède lui permettent d'espérer une revanche et de considérer, en tout cas, l'avenir avec confiance. En dehors de Ray Grass, qui a gagné 111.680 francs et de Sofa qui en a gagné 53.920, les principaux lauréats de l'écurie ont été Pyrrhus (31.165 francs), Galafron (23.125 francs), Myrtil (20.080 francs), Lord Loris (11.925 francs), Ténor (11.115 francs), Sea Maid (10.810 francs).

STUART.

Poignée de nouvelles.

— Amoureux III, le cheval de M. Auguste Belmont, va être dirigé vers Nonant-le-Pin, son propriétaire l'a voulu, en effet, comme étalon.

— Le jockey Thibault, qui avait été victime d'une grave chute, est à peu près rétabli; il se remettra en selle, à Nice, sur les chevaux de M. de Rothschild.

— Le fameux étalon Kingston, qui vient de mourir au haras de Castleton, gagna 89 épreuves sur les 138 qu'il disputa durant sa longue carrière. Comme reproducteur, il fut encore plus extraordinaire. A 16 ans, il occupait la tête de la liste des étalons gagnants avec 116.368 dollars.

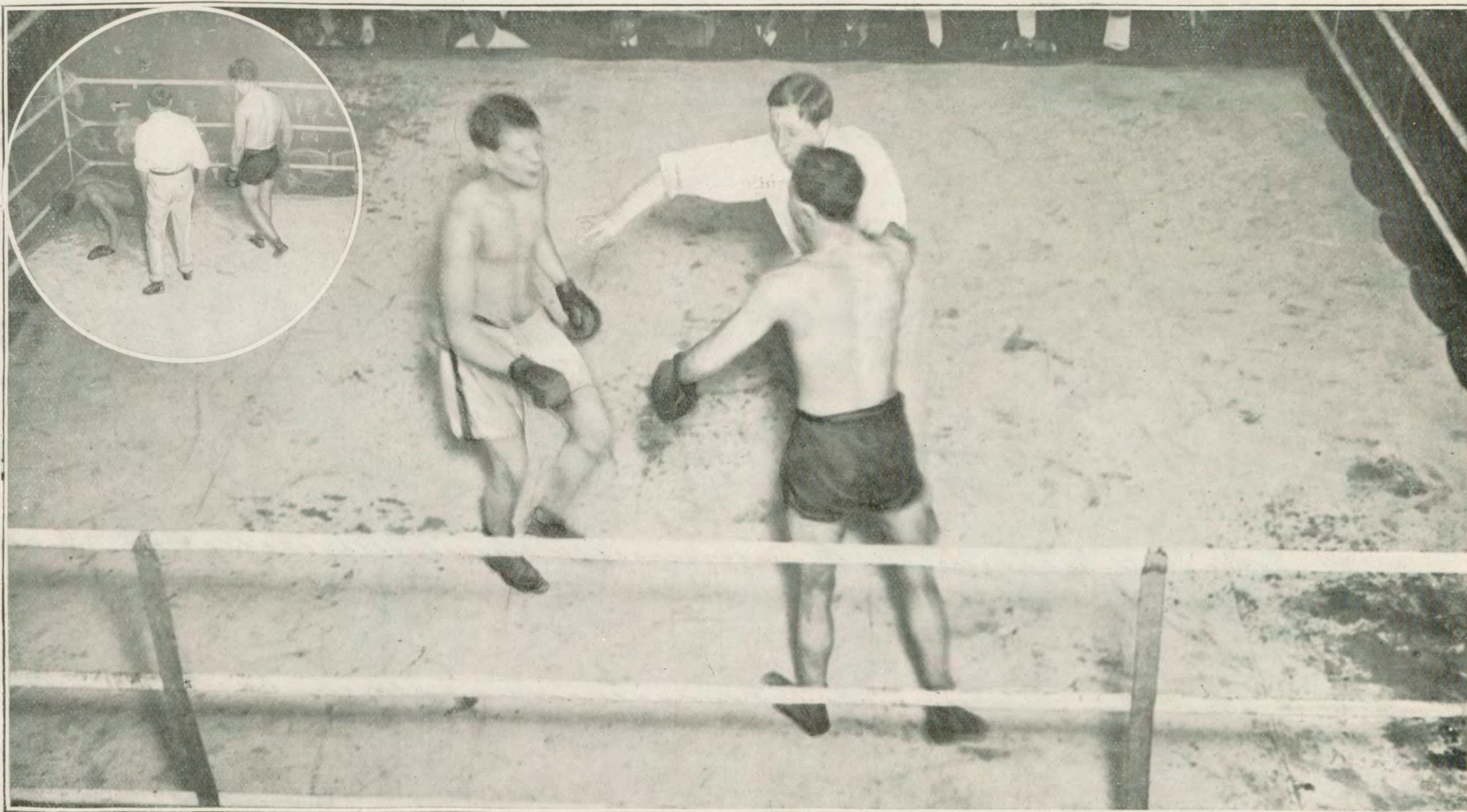
LE MATCH RACING - PLUTONIANS



LES ANGLAIS MANQUENT LE BUT APRÈS LEUR ESSAI

Dimanche dernier, un match de rugby s'est disputé entre le Racing-Club de France et l'équipe anglaise, l'Oxford Plutonians. La partie permit d'assister à de magnifiques passes. Les deux teams marquèrent chacun un essai qu'ils ne purent transformer. En médaillon, l'essai des Anglais.

LA SOIRÉE DE BOXE



DARKEY HALEY BAT LOESCH

Le brillant poulain de Descamps, Loesch, a interrompu samedi dernier sa belle série de victoires par une défaite, au Wonderland. Il a été déclaré battu par l'Anglais Darkey Haley, mais il faut convenir que le match nul n'aurait pas été déplacé. En médaillon, Jeff Smith, l'excellent Américain, triomphe du champion d'Irlande, Jim O'Brien, par knock-out au troisième round.

LES SPORTS D'HIVER EN SUISSE



LE SKI-KJØRING

Les habitués des sports d'hiver ont déjà rejoint leur station favorite. Voici une fervente du ski-kjøring reprenant son entraînement, à Saint-Moritz.



LE SKI ATTELE

Notre photographie représente un sportsman partant pour une excursion lointaine aux environs de Davos, sans crainte de la fatigue, tiré qu'il est par un cheval.



LES COURSES AU TROT

Sur le lac de Saint-Moritz, qui mesure près de deux kilomètres de long, des courses au trot sont organisées fréquemment. Voici les photographies de quelques habitués de ces courses.

LES COURSES AU GALOP

L'hippisme tient une grande place dans les distractions qu'offrent les stations hivernales. Les courses au galop obtiennent un très grand succès auprès des sportsmen et aussi des joueurs.

FOOTBALL-RUGBY

Études techniques sur le rugby

La façon de compter les points.

[Nous commençons aujourd'hui une série d'études techniques sur le rugby, due aux plus célèbres joueurs du Royaume-Uni. Nous ne doutons pas qu'elle remporte un réel succès auprès de nos lecteurs, tant par l'intérêt des diverses questions traitées que par la compétence de leurs auteurs. Nous ne pouvons mieux faire que débiter par un article du joueur Gallois, si Français, Percy Bush, capitaine de l'équipe de Nantes, qui devient, d'ailleurs, ainsi que le fameux Stadiste Jacques Dedet, un collaborateur assidu de la Vie au Grand Air.]

La question posée par la Vie au Grand Air : Comment doit-on compter les points au football-rugby ? a été maintes et maintes fois mise à l'ordre du jour, par la plupart des joueurs et des spectateurs !

En examinant de près les diverses réclamations et propositions qui furent faites, nous devons nous souvenir que le but du football rugby est de faire passer un ballon au-dessus d'une barre placée entre deux poteaux.

Cette règle, établie par les fondateurs du jeu, fut transmise aux générations successives de footballeurs qui l'admirent et la respectèrent !

Ceci étant admis, il devenait nécessaire d'établir un barème de points, permettant de marquer, et l'action de faire passer le ballon au-dessus de la barre transversale et celle préliminaire de poser le ballon derrière la ligne de but.

La façon de marquer fut modifiée bien souvent et, à l'heure actuelle, elle se pose une fois de plus.

Certains joueurs prétendent que les points accordés pour la transformation d'un but après un essai, constituent une récompense trop élevée.

Je suis d'accord avec eux sur ce point, quoique je n'admette pas l'argument qu'ils invoquent habituellement, pour demander une réduction des points obtenus par transformation d'essai. Cette demande fut, à la fois, formulée par de nombreux Anglais et Français qui faisaient remarquer que la transformation d'un essai n'était confiée qu'à un seul joueur, le restant de l'équipe ne participant pas à l'effort donné pour obtenir cet avantage.

Cette critique est juste, mais il ne faut pas oublier que l'essai n'est marqué que par suite d'une série d'efforts communs ! Pourquoi l'action de transformer n'est-elle confiée qu'à un seul joueur ? Est-ce parce qu'il est supérieur aux autres ? Pas du tout ! C'est simplement parce qu'il a travaillé avec soin cette phase du jeu, phase excessivement importante, que ses coéquipiers ont négligée, occupés qu'ils étaient à se perfectionner dans d'autres spécialités qui leur plaisaient davantage ou qui leur étaient imposées par leur place dans le jeu.

On ne devient pas du jour au lendemain transformeur de but ; c'est à force de pratique et d'entraînement que l'on obtient de bons résultats, mais j'affirme que chaque footballeur est capable de devenir excellent dans cette phase du jeu, puisqu'il suffit d'avoir du sang-froid et un œil exercé, qualités que possèdent tous les joueurs.

Suivant sa place, par rapport aux poteaux, l'essai est plus ou moins facile à transformer, il est bien évident que, placé devant la barre, il est relativement facile à réussir (moi, je sais fort bien le man quer). Plus l'angle grandit, plus la transformation devient difficile.

Et c'est pour ceci que je demande un changement dans la façon de compter les points.

On devrait tracer deux lignes partant de la ligne de but et aboutissant à la ligne du ballon mort, chacune d'elle étant à mi-chemin entre les poteaux et la ligne de touche.

Un point serait donné pour la transformation de l'essai marqué dans l'espace de terrain compris entre cette nouvelle ligne et la ligne de touche.

En résumé : 4 points pour l'essai facile à transformer et 5 points pour l'essai difficile.

Revenons à cette objection : La transformation est entièrement le fait d'un seul équipier.

J'affirme que c'est principalement le trois-quarts aile qui marque ; c'est là le travail d'une unité qui, comme footballeur, n'est pas toujours extraordinaire, mais qui a été doué, par la nature, d'une vitesse très supérieure à ses camarades. C'est grâce à cette vitesse qu'il réussit à marquer, et tout le monde doit être d'accord avec moi, que si, quelquefois, l'essai est le résultat d'une belle série de passes, il n'en est pas moins vrai que si le trois-quarts aile n'avait pas été vite, le résultat n'aurait pas répondu aux efforts des autres joueurs.

Pour moi, un trois-quarts aile très vite est plus néfaste pour l'équipe adverse qu'un autre joueur qui marquerait et aurait à se perfectionner dans

l'art de réussir les buts, drop goals ou transformation après essai.

J'ai joué dans le pays de Galles avec des trois-quarts qui ne valaient absolument rien comme footballeurs, mais qui, extrêmement vites, sont devenus internationaux grâce à cette seule qualité.

Considérons maintenant le drop goal. Pour le réussir on a besoin de sang-froid, de décision, d'un œil exercé, qualités possédées par un footballeur.

J'estime que le drop goal est une des phases les plus importantes du rugby et c'est malheureusement une de celles qui est la plus négligée.

Très souvent, il arrive que l'arrière empêche, par sa science et sa force, toutes les tentatives d'essais d'aboutir ; dans ce cas, il convient de combattre la stratégie avec de la stratégie.

Or, l'équipier qui sait fort à propos, ne pouvant poser le ballon derrière la ligne de but, réussir un



PERCY BUSH

L'auteur de cet article, Percy Bush, avant d'être capitaine de l'équipe de Nantes, était l'un des plus célèbres internationaux gallois.

drop goal, cet équipier vaut pour l'équipe son pesant d'or. (Je ne constate pas cela parce que je suis souvent assez heureux pour réussir cet exploit.

Quelquefois, un joueur, ayant fait tout son possible pour franchir la défense adverse, se trouve entouré et est absolument incapable de s'ouvrir un passage.

N'est-il pas juste que quatre points viennent fort à propos récompenser le joueur qui, ayant bien fait attention à son entraînement, réussit un drop goal alors qu'il ne peut faire autre chose.

De plus, presque toujours la position d'où est parti le coup de pied est le fait d'une combinaison de toute l'équipe, et, en essayant le drop goal, on court le risque en cas de non réussite de perdre le fruit de tous les efforts qui ont amené le ballon si près des poteaux, soit trois ou cinq points.

Donc, j'estime que le drop goal mérite quatre points.

Comme pour les buts, tous les équipiers peuvent se perfectionner dans cet art.

Sur le terrain, en s'entraînant, tous le trouveront très facile à réussir ; il en sera tout autrement dans un match et bien peu se décideront à l'essayer, soit qu'ils aient peur de le manquer, soit qu'ils craignent d'indisposer le public. Pourtant, un joueur devrait penser qu'il doit tout tenter pour faire gagner son équipe et ne devrait jamais s'occuper des diverses opinions ; tous les bons sportsmen seront de son avis.

Parlons maintenant du but sur coup franc. Pour moi, la valeur doit dépendre de la raison d'être du coup franc. Prenons un exemple : une équipe a déjà marqué plus de points que l'équipe opposée ; il y a mêlée, près de sa ligne de but. Les quatre trois-quarts défendants ainsi que les demis se mettent de suite off side (hors-jeu), paralysant ainsi les efforts des adversaires ; l'arbitre accorde un coup franc !

Dans ce cas, j'estime que les trois points accordés pour ce but ne sont nullement exagérés ; au contraire, je voudrais voir cette pénalité élevée de un point, dans le cas où le ballon se trouverait placé dans la position que j'ai indiquée plus haut pour les buts difficiles.

En effet, le hors-jeu, dans ce cas, est pratiqué avec la ferme intention d'arrêter les attaques de l'autre équipe ; il empêche donc le jeu d'être joli pour les spectateurs ; de plus, il peut arrêter une belle série de passes, ou un bel effort individuel qui auraient pu aboutir à un essai ; le hors-jeu est donc très préjudiciable à l'équipe adverse ; il mérite une peine sévère.

Dans l'autre cas de coup franc (coup franc parce que le demi ne pose pas le ballon droit dans la mêlée), j'estime qu'il est exagéré d'y attribuer 3 points. Je voudrais tout simplement qu'il soit supprimé, et il est facile de le faire en imposant à l'arbitre la tâche légère de poser le ballon dans la mêlée. Monsieur l'arbitre n'a pas trop à faire pour que ce petit travail lui fasse blanchir les cheveux prématurément !

Lorsqu'un joueur, étant hors-jeu, après qu'on a donné un coup de pied à suivre, plaque un adversaire bien placé pour réussir un drop goal, j'estime que 3 points doivent être accordés pour le but sur coup franc.

Lorsqu'un joueur empêche un adversaire de marquer en donnant un croc-en-jambe, la peine doit être très sévère.

Si, de l'opinion de l'arbitre, l'essai allait être marqué dans un endroit permettant facilement de transformer, il faut, je crois, accorder 4 points, même si le but est réussi.

Je jouais, il y a quelque temps, dans un match au cours duquel Hervoche aurait dû marquer un essai en vitesse entre les deux poteaux ; il fut arrêté par un croc-en-jambe.

Il est vrai que nous avons marqué 3 points sur coup franc, mais il y a de grandes chances que si Hervoche n'avait été arrêté ainsi, nous aurions augmenté notre score de 5 points. Je sais bien que l'arbitre est autorisé à accorder un essai s'il croit qu'un essai allait être réussi, mais il n'y en a pas un sur cent qui ose le faire. Ils usent simplement du coup franc ; c'est pourquoi il faut pénaliser très vivement cette infraction.

Pour le but sur l'arrêt de volée, je voudrais qu'il soit tout simplement supprimé, comme on a fait, il y a quelques années, avec le hield goal (but dû au hasard).

La valeur du but sur arrêt de volée (marle goal) a été ramenée de 4 points à 3, mais je crois que maintenant, notre jeu ne perdrait rien de sa beauté si on le supprimait tout à fait.

Je me rappelle une histoire que me conta jadis mon père qui, en passant, était fondateur du football à Cardiff.

Dans un match où les adversaires avaient déjà 14 essais, Cardiff triompha par un hield goal !

C'était le temps où l'équipe ayant un but, réussit de n'importe quelle façon, battait celle qui collectionnait les essais.

Vous représentez-vous cette rencontre de championnat ?

Newport marquant 14 essais et ne réussissant pas à en transformer un seul, et, vers la fin, un équipier de Cardiff donnant un coup de pied à l'aveuglette, réussissant à faire passer le ballon entre les poteaux, au-dessus de la barre, comme le demandent les règles ! Cardiff avait gagné !

Un tel état de choses n'est plus heureusement ! En terminant, je déclare que cette étude contient simplement mes opinions.

Je ne crois pas que tout le monde soit d'accord avec moi, personne n'étant en général de mon avis, car je suis considéré comme exagéré dans mes idées.

Aussi, je ne veux pas me poser en autorité du football, je suis simplement un joueur ordinaire, peut-être même pas aussi bon que la plupart des autres, mais j'étudie le football et je donne mon avis comme tout le monde a le droit de le faire.

J'ai l'intention d'écrire d'autres études pour la Vie au Grand Air et j'espère bien que tous ceux qui liront mes articles comprendront que j'écris simplement sur ce que j'ai appris par expérience en Australie, en Amérique, en Angleterre, etc., et que mes remarques s'appliquent au football en général et non pas à un pays en particulier.

PERCY BUSH.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie

DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME

LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste
détaillée des Primes et Avantages
offerts aux abonnés d'un an.


UN RAID DE L'AVIATEUR JANNUS



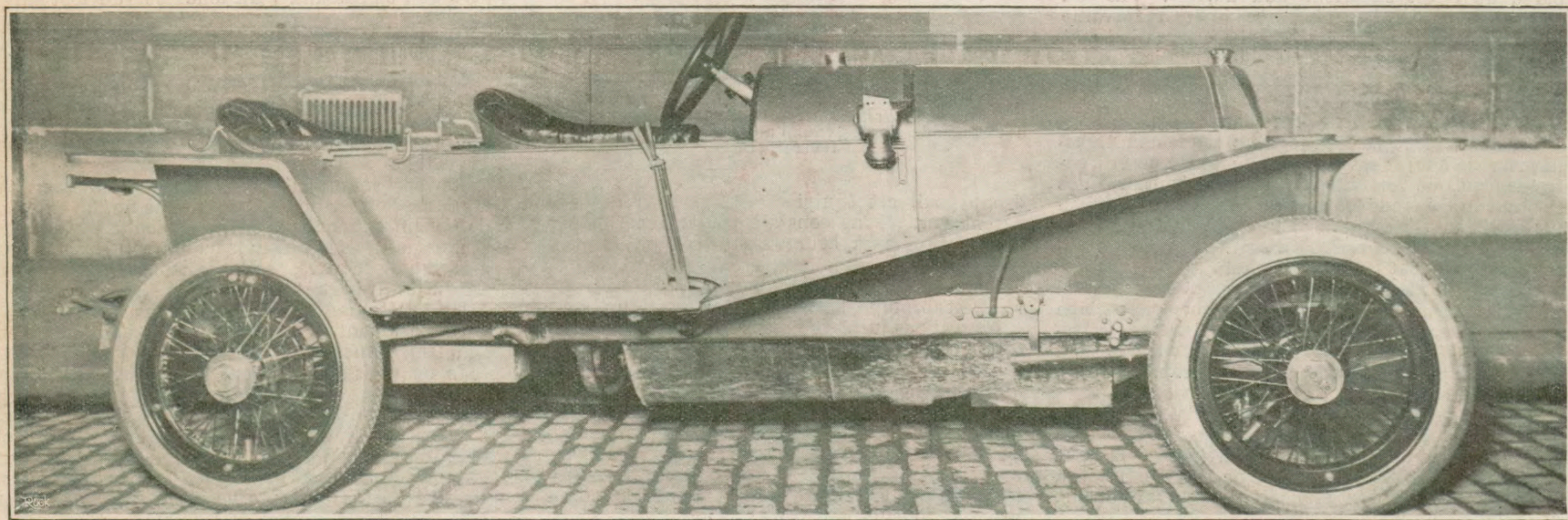
LA MISE AU POINT DU MOTEUR
L'aviateur américain, Antony Jannus, règle son moteur avant son départ pour un raid en hydravion au dessus du Mississipi, qu'il a brillamment accompli.



L'AVIATEUR JANNUS EN VOL
Antony Jannus a effectué au-dessus du Mississipi un vol de 2.000 milles, soit 3.218 kilomètres. On voit que si la performance est belle, le pilote se contentait de se tenir à une distance plutôt restreinte de la surface de l'eau. En médaillon, Antony Jannus.



LA VOITURE S. C. A. P.



UNE DES NOUVEAUTÉS DE 1913
La 16 chx-20 chx S. C. A. P., spécial type sport, que la Société de Construction Automobile Parisienne vient de lancer sur le marché automobile et que tous les amateurs de vitesse voudront posséder.

NOTRE CONCOURS DE PROPAGANDE

Faites abonner vos amis à la **VIE AU GRAND AIR** et vous pourrez gagner **CINQ CENTS FRANCS** de livres à la **Librairie P. Lafitte & Cie.**

Nous avons institué, on le sait, **Quatre Concours trimestriels** et un **Grand Concours annuel de Propagande**, dont nous indiquons ici les conditions :

CONCOURS DE PROPAGANDE
réservé aux Abonnés des Publications **Pierre Lafitte et Cie.**

Ce Concours, dont les prix seront décernés aux concurrents qui auront transmis le plus grand nombre d'abonnements aux Publications **Pierre Lafitte et Cie.** (*Femina, Je sais tout, La Vie au Grand Air, Musica, Fermes et Châteaux*), comprend

des épreuves trimestrielles et un **Concours annuel** dont voici le détail :

4 CONCOURS TRIMESTRIELS DE PROPAGANDE

le 1^{er} de ces Concours s'étend du 1^{er} octobre au 31 décembre, les autres sur chacun des 3 trimestres suivants, dotés chacun de :

1 ^{er} Prix de 100 francs de livres		
1 ^{er}	50	—
2 ^e	25	—
10 ^e	12	—

choisis par nous dans le Catalogue de la **Librairie Pierre Lafitte et Cie.**

Les lauréats de ces Concours trimestriels participent à

UN GRAND CONCOURS ANNUEL
pour la période comprise du 1^{er} octobre de chaque année au 30 septembre de l'année suivante, doté des prix suivants :

1 ^{er} Prix	500 francs de livres
2 ^e	250 —
3 ^e	125 —

4^e — 100 francs de livres.

5^e — 75 —

6^e et 7^e Prix 50 —

8^e, 9^e, 10^e Prix 25 —

du 11^e au 20^e Prix 12 —

Les livres formant les prix seront choisis par nous dans le Catalogue de la **Librairie Pierre Lafitte et Cie.**

N.-B. — Les frais de port des volumes gagnés sont à la charge des lauréats.



